

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



TESIS

**“ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO:
OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE
CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA
PROVINCIA DE PIURA”**

Presentada por:

Br. PEDRO SOSA AQUINO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

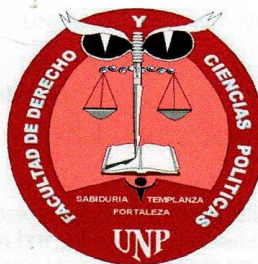
Línea de Investigación Institucional:

Legislación y Ciencia Política

**Sub línea de Investigación:
Derecho Ambiental: Conservación
Ambiental y Responsabilidad Social**

**PIURA – PERÚ
2019**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



TESIS

**“ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO:
OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE
CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA
PROVINCIA DE PIURA”**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Bach. PEDRO SOSA AQUINO
Ejecutor

Mg. JOSE ALBERTO CHUMACERO MORALES
Asesor

Línea de Investigación Institucional:

Legislación y Ciencia Política

PIURA – PERÚ
2019

ASPECTOS ÉTICOS

UNP-VRI-OCIN-DJ-Nº... /201_

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACION

Yo: **PEDRO SOSA AQUINO** identificado con CU/DNI Nº **47186936**, en la condición de Estudiante Egresado, de la Facultad de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**, Escuela Profesional de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS** y domiciliado en CALLE EL CARMEN Nº 197 VILLA PEDREGAL GRANDE, Distrito de CATACAOS, Provincia de PIURA y Departamento de PIURA, Celular: 978829209, Email: **pedrososa_92@hotmail.com**

DECLARO BAJO JURAMENTO: que el trabajo de investigación que presento a la Oficina Central de Investigación (OCIN), es original, no siendo copia parcial ni total de un trabajo de investigación desarrollado, y/o realizado en el Perú o en el Extranjero, en caso de resultar falsa la información que proporciono, me sujeto a los alcances de lo establecido en el Art. Nº 411, del código Penal concordante con el Art. 32º de la Ley Nº 27444, y Ley del Procedimiento Administrativo General y las Normas Legales de Protección a los Derechos de Autor. En fe de lo cual firmo la presente.



Piura, 21 de Octubre del 2019

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized cursive letters, positioned above a dashed horizontal line.

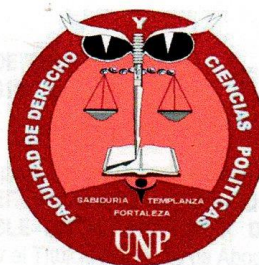
DNI Nº 47186936

Artículo 411.- El que, en un procedimiento administrativo, hace una falsa declaración en relación a hechos o circunstancias que le corresponde probar, violando la presunción de veracidad establecida por ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años.

Art. 4. Inciso 4.12 del Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales –RENATI Resolución de Consejo Directivo Nº 033-2016-SUNEDU/CD

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



TESIS

**“ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO:
OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE
CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA
PROVINCIA DE PIURA”**

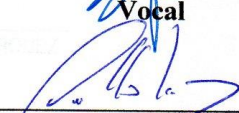
TESIS REVISADA Y APROBADA POR EL JURADO



Dr. Roberto Palacios Marquez
Presidente



Dr. Deiver Vilcherrez Vilela
Vocal



Mg. Guillermo Enrique Cevallos López
Secretario

**PIURA – PERÚ
2019**



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
092-UI-FDCCP-UNP-2019

Los miembros del Jurado Calificador que suscriben, reunidos para evaluar la Tesis titulada **"ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA PROVINCIA DE PIURA"** presentada por el Bachiller **SOSA AQUINO PEDRO** para optar el Título Profesional de Abogado, con el asesoramiento del Mag. José Alberto Chumacero Morales; oídas las observaciones y respuestas a las preguntas formuladas y, de conformidad al Reglamento de Tesis para la obtención del Título Profesional, en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, la declaran:

APROBADA ☒ (X)

DESAPROBADA ☐ ()

Con la mención de:

Muy Bueno

- (X) En consecuencia, queda en condición de ser ratificada por Consejo de Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Piura y recibir el Título Profesional de Abogado.
- () En consecuencia, queda en condición de ser ratificada por el Consejo Universitario de la Universidad Nacional de Piura y recibir el Título Profesional de Abogado, después de que el sustentante incorpore las sugerencias del Jurado Calificador.

Piura, 14 de diciembre de 2019


DR. ROBERTO PALACIOS MARQUEZ
PRESIDENTE


DR. DEIVER PACHECO VILELA
SECRETARIO


MAG. GUILLERMO ENRIQUE CEVALLOS-LOPEZ
VOCAL

DEDICATORIA

A mis padres, quienes me inculcaron la educación como la mejor herramienta de superación, y que a pesar de tener poco me dieron todo lo necesario para llegar hasta aquí y seguir, por lo que cada logro obtenido será dedicado a ellos.

AGRADECIMIENTO

A Dios en primer lugar por darme la posibilidad de seguir a pesar de los obstáculos.

A mis hermanas de quienes recibí el apoyo incondicional en todo momento.

A aquellos docentes de la Facultad de Derecho por el conocimiento adquirido, especialmente al Mg. Alberto Chumacero Morales y Dr. Esthely Rosa Bayona Castro por haber hecho posible la elaboración del presente trabajo de investigación.

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	VI
AGRADECIMIENTO.....	VII
RESUMEN	X
ABSTRAC	XI
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO I: ASPECTOS DE LA PROBLEMÁTICA.....	13
1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	13
1.2. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	14
1.3. OBJETIVOS.....	14
1.3.1. Objetivo general.....	14
1.3.2. Objetivo específico.....	14
1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	14
1.4.1. Espacial.....	14
1.4.2. Temporal.....	14
1.4.3. Económica.....	15
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	16
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
2.1.1. Antecedentes Internacionales	16
2.1.2. Antecedentes Nacionales.....	16
2.2. BASES TEÓRICAS.....	17
2.3. GLOSARIO DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	19
2.4. MARCO REFERENCIAL.....	20
2.4.1. Servicio Público.....	20
2.4.2. Transporte público.....	24
2.4.3. Transporte y Medio ambiente	27
2.4.4. El Derecho a vivir en un Medio Ambiente equilibrado como Derecho Fundamental de las personas.....	34
2.4.5. Políticas Públicas en materia del servicio de transporte público sostenible.....	39
2.4.6. Regulación específica sobre Transporte Público en la provincia de Piura.....	41
2.4.7. Ámbito de Competencias de entidades estatales.....	41
2.5. HIPÓTESIS	42
2.5.1. Hipótesis General	42
2.5.2. Hipótesis Específica	42
2.5.3. Operacionalización	43

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	47
3.1. Enfoque y diseño.	47
3.2. Sujetos de la investigación.....	47
3.3. Métodos y procedimientos.....	47
3.4. Sujetos de la investigación.....	48
3.5. Métodos y procedimientos.....	48
3.6. Técnicas e instrumentos.....	48
3.7. Aspectos éticos.	49
CAPÍTULO IV: PROBANZA DE HIPÓTESIS.....	50
CONCLUSIONES	56
RECOMENDACIONES	57
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58
ANEXOS	62
ANEXO N° 1-A	63
ANEXO N° 1-B.....	64
PRESUPUESTO	66
APÉNDICES.....	67

RESUMEN

La contaminación ambiental generada por el transporte público hoy en día es un tema de interés mundial, toda vez que un gran porcentaje de contaminantes que provocan el fenómeno de efecto invernadero, por ejemplo, son provocados por esta actividad. Es por ello que el presente trabajo de investigación denominado “ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: OBSERVANCIA DE REGLAS QUE CONTRIBUYEN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA PROVINCIA DE PIURA” recoge la problemática de la contaminación ambiental a consecuencia del servicio de transporte público a nivel de dicha provincia, ello porque dicha provincia no es ajena al problema global de la contaminación ambiental.

Por lo que la finalidad de esta investigación es demostrar que existe la necesidad de hacer un reajuste a la regulación legal del transporte público de la provincia de Piura, como por ejemplo, la urgente actualización del Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de la provincia de Piura y la dación de otras ordenanzas provinciales que contengan reglas que busquen mitigar el problema de la contaminación ambiental a consecuencia del transporte público; y en esta línea de ideas se concluye que, se hace necesario la utilización de energías menos contaminantes, la prioridad de incorporar vehículos de transporte público eléctricos e híbridos, haciéndose necesario el apoyo del sector privado y público, este último poniendo en marcha mecanismos legales que impulsen a la utilización de dichas alternativas sostenibles, como por ejemplo el denominado bono verde, subsidio que cubriría un porcentaje de su financiamiento; todo ello dentro del marco de las políticas públicas en materia de transporte público sostenible nacionales y regionales.

Palabras Claves: Contaminación ambiental, transporte público, reglas, energías, sostenible.

ABSTRAC

The environmental pollution generated by public transport today is a topic of global interest, since a large percentage of pollutants that cause the phenomenon of greenhouse effect, for example, are caused by this activity. That is why this research paper called "ANALYSIS OF THE REGULATION OF PUBLIC TRANSPORTATION: OBSERVANCE OF RULES CONTRIBUTING TO THE SUSTAINABLE ENVIRONMENT IN THE PROVINCE OF PIURA" collects the problem of environmental pollution as a result of the public transport service at the level of said province, this because that province is no stranger to the global problem of environmental pollution, so the purpose of this investigation readjusts the legal regulation of public transport in the province of Piura, such as the urgent update of the Regulatory Plan of Urban and Interurban Routes of the province of Piura and the issuance of other provincial ordinances that contain rules that seek to mitigate the problem of environmental pollution as a result of public transport; and in this line of ideas it is concluded that the use is made necessary of less polluting energies, the priority of incorporating vehicles of tr public electricity and hybrid public support, becoming necessary the support of the private and public sector, the latter implementing legal mechanisms that promote the use of such sustainable alternatives, such as the so-called green bond, subsidy that would cover a percentage of its financing, All this within the framework of public policies in the field of national and regional sustainable public transport 1on is to demonstrate that there is a need to make a Key Words: Environmental pollution, public transport, rules, energy, sustainable.

Key words: environmental pollution, public transport, energies, rules, sustainable

INTRODUCCIÓN

A modo de introducción podemos decir que esta investigación denominada **“ANÁLISIS DE LA REGULACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO: OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA PROVINCIA DE PIURA”**, tendrá por objetivo demostrar que a nivel de provincia de Piura no le es ajena el problema de la contaminación ambiental, a consecuencia de muchos factores entre los cuales tenemos la emisión de gases de efecto invernadero y siniestros, ocasionados por un colapsado parque automotor y sobre todo por el transporte saturado y vías saturadas que cada día van en aumento.

Conforme se aprecia de las estadísticas obtenidas por el INEI, y que teniendo en cuenta que la población de nuestra provincia de Piura, en concordancia con la tasa de crecimiento entre los años 2007 – 2017, se estima que alcance los 905,640 y 1,007,958 habitantes para los años 2024 y 2030 de forma respectiva, por lo que, lo antes señalado conlleva a pensar que se necesitará una mayor cantidad de transporte público para atender a dicha demanda, ocasionando mayor caos vehicular y por consiguiente un mayor grado de contaminación ambiental, si no se hace un reajuste al marco legal a nivel provincial que atenúen tal problemática, como por ejemplo la necesidad de utilizar tipos de energías que garanticen la mínima contaminación ambiental, requisito que no se encuentra estipulado en la normativa vigente a nivel provincial como por ejemplo en el **Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura**, requisito que debe ser de observancia obligatoria al momento de dar a concesión las rutas a una empresa de transporte público para la puesta en marcha de dicho servicio.

Por lo que es necesario que, frente al problema del aumento de la contaminación ambiental en nuestra provincia ocasionado por el mal servicio del transporte público de pasajeros, se debe analizar la regulación legal a nivel provincial existente, para efectos de determinar que dicha regulación no es suficiente, en el extremo o respecto a la dación de dispositivos legales que busquen o ayuden alcanzar un servicio de transporte público sostenible, y sobre todo que dichos dispositivos legales, una vez emanados, se lleguen a concretizar y a poner en práctica de forma progresiva con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y con ello buscar el bienestar social como un derecho implícito de toda sociedad y fin supremo reconocido constitucionalmente.

Por otro lado en el presente trabajo de investigación se pretende analizar alguna normativa legal nacional existente relacionado con el servicio del transporte público, ello con la finalidad de buscar otros tipos de regulación legal sostenibles y amigables con el medio ambiente puestos en marcha en otras provincias para que sean implementadas a nivel provincial, de la misma forma se analizarán las ordenanzas provinciales que se han emitido, poniendo mayor énfasis en el Plan Regulador de Rutas de la provincia de Piura por ser la normativa fundamental e indispensable en la regulación de nuestro transporte público a nivel provincial; con el objetivo de incorporar en éste último algunas reglas que al ser materializadas contribuyan a mitigar la contaminación ambiental generada por el transporte público. Se pretenderá definir el concepto de servicio público, así como doctrina extranjera, antecedentes normativos, de la misma forma se plantearán algunas Políticas públicas que se deberían implementar en un nuevo Plan Regulador de Rutas actualizado, todo ello bajo las competencias del gobierno Provincial de Piura.

CAPÍTULO I: ASPECTOS DE LA PROBLEMÁTICA

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.

Como tenemos conocimiento, la contaminación ambiental causada por el servicio público del transporte, es un problema de carácter mundial, por lo que a nivel de provincia de Piura no le es ajena, toda vez que hoy en día dicha provincia cuenta con un parque automotor colapsado y cada vez aumentan las vías saturadas, ocasionando todo ello el aumento de la contaminación atmosférica por consecuencia de la emanación de gases de efecto invernadero, aumento del ruido, bajo nivel en la calidad de vida y sobre todo ocasionado inseguridad vial; y que bajo estas circunstancias se hace necesario revisar y analizar la regulación existente del transporte público a nivel provincial, principalmente el **Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura** por el principal instrumento legal regulador para la puesta en marcha del servicio público del transporte, así como las principales Ordenanzas Provinciales con el objetivo de incorporar algunos mecanismos que ayuden a enfrentar y mitigar dicha problemática, por cuanto buscar una ecología sostenible a largo plazo, hoy en día se ha vuelto un objetivo de carácter mundial y un bien público internacional.

Asimismo, si damos una mirada a como se ha venido regulando y tratando el tema de transporte público en diferentes partes del mundo, este proceso de regulación ha tenido y sigue teniendo como regla general la búsqueda de un servicio público del transporte sostenible y amigable con la naturaleza, por ello se ha incorporado dispositivos legales de carácter obligatorio que en la práctica han mitigado la problemática de la contaminación ambiental, por lo que la regulación en el tema de transporte público en la provincia de Piura no debe ser ajena a dicha corriente.

Para lograr dicho objetivo es necesario el apoyo tanto de los entes gubernamentales, privados, así como principalmente de la ciudadanía, siendo que esta última cumple un rol importante en este proceso para tomar conciencia del problema, por ejemplo tomar conciencia de la utilización excesiva del transporte privado y de la necesidad de la utilización de energías menos contaminantes. Y al no contar con la puesta en marcha de suficientes mecanismos que ayuden a disminuir el nivel de contaminación ambiental en la provincia de Piura y en algunos casos la falta de supervisión en todo momento o progresiva de las concesiones dadas a las empresas privadas de transporte público para que cumplan reglas que busquen proteger al medio ambiente, en aras de la búsqueda del bienestar social como fin supremo del estado.

1.2. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

Este proyecto de investigación se justifica por cuanto a través de la misma se determina que la regulación legal existente respecto al servicio público del transporte a nivel de la provincia de Piura no es la adecuada y suficiente para efectos de mitigar el problema de la contaminación ambiental.

Como bien sabemos, hoy en día el problema de la contaminación ambiental es un tema que cada día se agudiza, y es el mal servicio del transporte público una de las actividades que contribuyen a dicha problemática al emanar gases de efecto invernadero como es el CO₂ en grandes cantidades así como un alto nivel de contaminación sonora, llevando todo ello al caos y por ende una baja calidad de vida, es por ello que la importancia de este trabajo de investigación radica en presentar otra forma de brindar el servicio de transporte público, buscando la contaminación mínima del medio ambiente, por lo que para esto se hace necesario hacer un reajuste al marco legal regulatorio a nivel provincial.

De esta forma, en el presente trabajo plantea la urgente necesidad de implementar algunas Políticas Públicas en materia de Transporte Público como por ejemplo el denominado PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LA PROVINCIA DE PIURA con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental en dicha provincia, por lo que para la puesta en marcha de dichas Políticas Públicas se deberá previamente hacer un reajuste al **Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura** el cual es el principal instrumento regulador en materia de transporte a nivel provincial, así como otros instrumentos de regulación a nivel provincial y su fuera el caso la Dación de alguna ordenanza provincial en materia de transporte.

1.3. OBJETIVOS.

1.3.1. Objetivo general.

Se analizó si existe la carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura que incrementan la contaminación ambiental.

1.3.2. Objetivo específico.

Se determinó que hay una agudización de la situación ambiental actual generada por la falta de algunos mecanismos de regulación en el servicio Público del transporte en la provincia de Piura.

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

1.4.1. Espacial.

La investigación se encuentra delimitada al análisis de la regulación del servicio público del transporte, y si la misma cumple la observancia de reglas que contribuyan a un medio ambiente sostenible en la provincia de Piura.

1.4.2. Temporal.

En cuanto al tiempo se hace desde los dos últimos años, y sus implicancias en la actualidad.

1.4.3. Económica.

Esta delimitación está supeditada a que los recursos son por cuenta propia del investigador.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1.1. Antecedentes Internacionales

➤ MORA CARRIEL, (2016) en su tesis para optar el título de Magister denominada “LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO AMBIENTAL VEHÍCULAR Y SU INCIDENCIA EN EL MEDIO AMBIENTE EN ECUADOR”, en la cual tiene como objetivo determinar si la recaudación del impuesto Ambiental Vehicular es suficiente para compensar la cantidad de CO (Monóxido de Carbono) liberados en el medio ambiente 2013-2015, por lo que de la misma investigación se tiene que la evolución del parque automotor en el periodo 2013 al 2015 ha sido creciente en el intervalo evaluado a pesar de las medidas tributarias puestas en marcha, para lo cual se recurrió a un análisis correlacional para determinar el nivel de relación entre los recaudos por el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular con la tasa de incremento de adquisición de vehículos automotores, por tanto concluye que una estrategia de mejoramiento de la calidad de vida de la población con relación a contaminación ambiental producida por automotores es la puesta en uso de un medio de transporte que consuma energía limpia como por ejemplo los automóviles eléctricos y de la misma forma Mantener las medidas tributarias para que las industrias automotrices sigan mejorando o evolucionando tecnológicamente su oferta del parque automotor introduciendo vehículos menos contaminantes.

2.1.2. Antecedentes Nacionales.

➤ (POOLE, 2016) en su tesis “RECTIFICANDO LAS FALLAS DEL MERCADO: BALANCE DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN EN LIMA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT) Y PROPUESTAS PARA SU PERFECCIONAMIENTO BAJO UN RÉGIMEN DE SERVICIO PÚBLICO” ha tenido como objetivo contribuir al análisis de la reforma del transporte de la ciudad de Lima a través de una perspectiva jurídico, por lo que se hace necesario realizar un balance crítico de su implementación y proponer mecanismos que ayuden a mejorar dicha problemática, de la misma manera reconoce las dimensiones jurídicas de la reorganización del transporte limeño poniendo mucha atención a sus antecedentes históricos y a experiencias similares en otras urbes latinoamericanas. Se explorarán las dinámicas de la regulación, des-regulación y reciente reregulación del transporte urbano en Lima, tomando en cuenta tanto las fallas del Mercado como del Estado en dicha actividad, y de la misma forma el impacto de las intervenciones legislativas en la misma. Finalmente, un balance crítico del SIT permitirá proponer ajustes en su marco legal por lo que debe tener en cuenta conveniencia de adoptar el régimen jurídico de los servicios públicos para los sistemas integrados de transporte. Por tanto, el Sistema Integrado de Transporte SIT resultaría la alternativa más adecuada para reordenar el transporte público de Lima, siendo económicamente más asequible y pudiendo implementarse en menos tiempo que las inversiones en líneas de metro. Permitiría asimismo potenciar los beneficios de dicha infraestructura, al integrarla al resto del transporte público una vez reorganizado.

➤ (HOMERO PRACEDES, 2018), en su tesis denominada “BONOS ECOAMBIENTALES COMO MECANISMO PARA LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE CAUSADA POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE TRUJILLO” tiene como objetivo encontrar una factible solución, a través de una política ambiental nacional, que mejoraría la calidad del aire y que de esa forma el Estado cumpla con su fin supremo, defendiendo a la persona humana, conservando el medio ambiente sano, limpio y equilibrado pero sin perjudicar la economía en el país; dicha investigación ha

sido de Diseño no Experimental-Transversal, por lo que serán objeto de estudio cuatro autoridades, las cuales serán entrevistados, en un primer lugar al especialista de la OEFA, así como también el Analista Técnico de Monitoreo de Aire de la MPT y sumado a ello dos Fiscales Penales Ambientales de Trujillo y finalmente se ha llegado advertir que la implementación de los bonos ecoambientales en nuestro marco legal ingresaría como una política ambiental nacional y que su viabilidad y aplicación estará supeditada a que sea obligatoria.

➤ (CHIRA CABRERA, 2018), que en su Tesis denominado “GESTIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y SU IMPLEMENTACIÓN PARA MEJORAR EL TRANSPORTE MASIVO VEHICULAR DE PASAJEROS REDUCIENDO EL IMPACTO CONTAMINANTE AÉREO Y SONORO EN LA CIUDAD DE TRUJILLO” ha tenido como objetivo principal, determinar la utilización efectiva y eficaz de las medidas públicas y ambientales, en el transporte masivo vehicular, las mismas que buscan reducir la contaminación aérea y sonora, dicha investigación se llevó a cabo con aplicación a la metodología de rigor científico, en la argumentación e interpretación normativas, así como en el trabajo de campo, que estadísticamente le dio objetividad lo investigado. es por ello que tal investigación arribó a la conclusión que la idónea gestión y adecuada implementación de políticas públicas ambientales, mejorará la calidad del servicio masivo vehicular de transporte público, bajando ostensiblemente los espirales del impacto ambiental aéreo y contaminación sonora en la ciudad de Trujillo.

2.2. BASES TEÓRICAS.

➤ SERVICIO PÚBLICO

El servicio público es una actividad económica a la que se aplica el régimen de Derecho Público, por lo que en gran medida que a las de otros ámbitos. No se trata de actividades indispensable para el funcionamiento del Estado, como por ejemplo las de soberanía (Fuerzas Armadas, Poder Judicial, Legislativo y Ejecutivo) sino de mera utilidad (por lo que pueden ser provistos por particulares), pero que terminan siendo indispensables para la vida en sociedad. La calificación de servicio público significa la imposición de cargas extraordinarias sobre una específica actividad económica. Es decir, los servicios públicos se someten a niveles más elevados de regulación e intervención estatal que otras esferas de la vida económica. La mayor regulación conlleva generalmente, en contrapartida, una limitación de la competencia. Es decir, se restringe el acceso al mercado calificado como servicio público a una sola o a un número limitado de empresas públicas o privadas.

Las teorías del servicio público pueden, a grandes rasgos, dividirse en dos campos: la concepción europea-continental, que suscita adhesiones entre quienes defienden una mayor intervención del Estado en las actividades económicas; y la noción anglosajona de las public utilities, a la que se adhieren frecuentemente aquellos con posturas más proclives al libre mercado. Asimismo, ha surgido, en el marco de la Unión Europea, una tercera noción híbrida, los denominados servicios de interés general. (KRESALJA, 1999).

➤ TRANSPORTE PÚBLICO

Según (BORJAS, 2013) define el sistema de transporte público “como el servicio que moviliza en masa a la urbe, siendo que este servicio existe una relación entre las entidades municipales quienes son las que la gestionan mediante la normatividad municipal y las empresas de transporte particulares como propietarias de las movilidades que brinda el servicio”

Asimismo, se tiene que el transporte público es una actividad propia a la vida urbana moderna. Llega con mayor presencia a consecuencia de la gran expansión experimentada por las ciudades y los avances tecnológicos en los medios de locomoción (pues en este sentido se tiene primero el ferrocarril y para luego dar pase al automóvil) producidos a partir del siglo XIX con el inicio de la Revolución Industrial en Europa. A partir de esta época, se produjo un radical redimensionamiento de las ciudades, con el increíble crecimiento de las aglomeraciones urbanas en diversas regiones del mundo (a consecuencia de las migraciones masivas del campo a la ciudad) y la llegada de medios de desplazamiento rápidos, como por ejemplo el automóvil.

Tales fenómenos direccionaron a una progresiva reconfiguración del espacio urbano, que ha dado como resultado la formación y expansión de ciudades difusas, en las cuales los lugares de trabajo, estudio y ocio, han tendido crecientemente a alejarse de las áreas de residencia de la mayoría de la población urbana. Por lo que ha ocasionado que los desplazamientos peatonales (forma de movilidad generalizada en las urbes pre-modernas) resulten generalmente inadecuados para la satisfacción de una serie de necesidades cotidianas y ha traído la necesidad de medios de desplazamiento motorizados, ya sean particulares o colectivo, por lo que es en este sentido que el transporte público aparece con el fin de satisfacer la demanda de movilidad de la gran parte de la población que no podían costearse un automóvil y que debían desplazarse cotidianamente de sus residencias, frecuentemente ubicadas en áreas periféricas, a sus lugares de trabajo, ubicados en áreas centrales de las ciudades (POOLE FULLER, 2016).

➤ MEDIO AMBIENTE

El medio ambiente es un sistema que comprende elementos naturales y artificiales, los mismos que están interrelacionados y que estos son alterados por la acción humana. Se trata del entorno que supedita la forma de vida de la sociedad y que incorpora valores naturales, sociales y culturales que existen en un lugar y momento establecido.

El ambiente o medio ambiente, expresión ésta última ciertamente redundante, pero muy difundida entre los países de habla hispana, hace referencia a un sistema, es decir, a un conjunto de variables biológicas y físico-químicas que necesitan los organismos vivos, particularmente el ser humano, para vivir. Entre estas variables o condiciones se encuentra, la cantidad o calidad de oxígeno en la atmósfera, la existencia o ausencia de agua, la disponibilidad de alimentos sanos, y la presencia de especies y de material genético, entre otros.

Juan Palacios Fantilli al hacer un análisis con relación al medio ambiente, como el reconocimiento a la estrecha relación entre el hombre y el espacio en donde vive, y lo define como el “conjunto de componentes naturales, que funciona en forma equilibrada, los cuales se conforman en un territorio determinado en un cierto tiempo, lo que representa la superficie física en donde todo ser vivo desarrolla sus actividades y está propenso de modificación por parte de la acción u omisión del ser humano”.

Por lo que, de esta forma, el magistrado guaraní señala que medio ambiente está relacionado con los diversos recursos naturales y su correspondiente mejora de la calidad de vida, afirmando: “es el conjunto formado por todos los recursos naturales (geo, flora, y fauna, atmósfera, aguas y suelos), por cuya utilización racional (defensa y restauración) deben velar los poderes públicos, siendo su principal finalidad de proteger y mejorar la calidad de vida y el desarrollo de la persona, en otras palabras, engloba todo el sistema ecológico que interactúa con el hombre, abarcando el aire, el agua y la tierra, con los cuales se relaciona la existencia humana”. (PALACIOS FANTILLI, 2019)

De la misma forma, se debe señalar que la expresión “Medio ambiente” agrupa dos definiciones del término: 1) la que se refiere al conjunto de circunstancias culturales, económicas y sociales, en la cual vive una persona. 2) conjunto de circunstancias exteriores a un ser vivo. No obstante al realizarse una revisión de los términos “MEDIO” y “AMBIENTE” por separado, encontramos que el primero está referido a circunstancia cultural, económica y social en que vive una persona o grupo humano y/o de circunstancias o condiciones exteriores a un ser vivo que influye en su desarrollo y sus actividades; y, el último que se refiere a las condiciones o circunstancias físicas, sociales, económicas, etc. De un lugar de una reunión, de una colectividad o de una época. Lo que nos permite colegir que la expresión “Medio Ambiente” es excesivo, ya que la palabra “medio” se encuentra contenida en la palabra “ambiente”

Asimismo, como lo afirma (CAILLAUX ZAZZALI, 1988, págs. 28-32) cunado indica que “medio ambiente” ha quedado superada y simplificada por “ambiente” para evitar una repetición inútil de un mismo concepto

➤ **CONTAMINACIÓN AMBIENTAL**

La contaminación ambiental se ocasiona cuando el hombre incorpora en el ambiente, directa o indirectamente, agentes físicos, químicos, biológicos o una combinación de éstos; en cantidades que superan los límites que le son permitidos o que permanecen por un tiempo tal, que hacen que el medio receptor alcance características distintas a las originales, teniendo como resultados perjudiciales o nocivas para la Naturaleza, la salud humana o las propiedades. (ANDALUZ WESTREINCHER, 2006)

Se le reconoce como contaminación ambiental a la existencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser dañinos para la salud, la seguridad y finalmente para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser lesivos para la vida vegetal o animal, o dificulten el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos. La contaminación ambiental es también la adhesión a los cuerpos receptores de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o mezclas de ellas, siempre que perturben desfavorablemente las condiciones naturales del mismo, o que puedan afectar de forma considerable la salud, la higiene o el bienestar del público.

2.3. GLOSARIO DE TÉRMINOS BÁSICOS. (Wordreference.com, 2019).

➤ **SERVICIO:** Labor o trabajo que se hace sirviendo al Estado o a otra entidad o persona, regulable en función de las necesidades de los usuarios y de la empresa que lo presta. El que una empresa, autorizada para prestar un determinado servicio público, realiza en función de sus propios intereses y de los de los usuarios.

➤ **PÚBLICO:** Dícese de aquello que es Para todos los ciudadanos o para la gente en general, se opone a privado.

➤ **REGULACION:** Determinación de unas normas. Ajustado y conforme a regla.

➤ **TRANSPORTE:** Transporte es el medio por el cual son trasladados datos, objetos o seres vivos de un lugar a otro. El transporte o también llamados medios de transporte son los vehículos, tanto aéreos, marítimos como terrestres, que llevan mercancías, animales o personas hacia un destino. Los transportes públicos, en este sentido, son empresas administradas por el

Estado con el fin de facilitar la movilidad de las personas que viven en dicha ciudad, región o país.

➤ **AMBIENTE:** Son las condiciones o circunstancias físicas, humanas, sociales, culturales, etc., que rodean a las personas, animales o cosas.

➤ **SISTEMA ECOLÓGICO:** Los seres vivos, su ambiente y las relaciones que se establecen entre unos y otros determinan los sistemas ecológicos.

➤ **CONTAMINACIÓN:** Es la introducción de sustancias u otros elementos físicos en un medio que provocan que éste sea inseguro o no apto para su uso. El medio puede ser un ecosistema, un medio físico o un ser vivo. El contaminante puede ser una sustancia química, energía (como sonido, calor, luz o radiactividad).

2.4. MARCO REFERENCIAL

2.4.1. Servicio Público

2.4.1.1. Definición

Respecto a la definición conceptual del término “Servicio Público” se tiene existen diversas definiciones, es en este sentido que, conforme señala (DROMI, 1995, pág. 581) quien afirma que el servicio Público constituye una prestación de interés comunitario, que explicita las funciones – fines del Estado, la misma que es ejecutada por sí o por terceros bajo fiscalización estatal, por lo que un servicio público es un servicio técnico prestado al público de manera regular y continua para satisfacer una necesidad pública y por una organización pública.

2.4.1.2. Diversas definiciones de servicio público.

De la misma forma se tiene que para (JOSÉ, 1981) CANASI el servicio Público es la actividad estatal, o bajo su control, que tiene por objeto reglamentar tereas de necesidad pública, cuya utilidad efectiva surge de la forma regular y continua de su prestación, conforme a una regla de derecho preestablecida por la autoridad competente de carácter público.

Para Enrique Sayagués Laso el Servicio Público: es la actividad que desarrollan las entidades estatales o realizada bajo su control, conforma a un régimen de derecho público, con el objeto de satisfacer una necesidad general en forma regular y continua (SAYAGUÉS LASO, 1974).

Por su parte MANUEL MARIA DIEZ afirma que el servicio público: es la prestación que efectúa la administración en forma directa o indirecta para satisfacer una necesidad de interés general.

Para MARIENHOFF es “toda actividad de la administración pública o de los particulares o administrados, que tiene a satisfacer necesidades o intereses de carácter general, cuya índole o gravitación, en el supuesto de actividades de los particulares o administrados, requiere el control de la actividad estatal.

ALVAREZ GENDIN dice que “el Servicio Público es una coordinación o conjunto de actividades Jurídico Administrativas y técnicas, que organizan el Estado o las corporaciones autárquicas por pertenecer a su iniciativa, encaminadas a satisfacer económicamente necesidades públicas de manera regular y continuada.

Para BENOIT: “el servicio Público es una actividad que tiene como objetivo una `prestación que tiende a la satisfacción de una necesidad colectiva que se debe asegurar a las particulares.

De igual manera para HÉCTOR JORGE ESCOLA define al Servicio Público diciendo que “es aquella actividad de prestación que es asumida por la administración Pública, en forma directa o indirectamente, a fin de atender a la satisfacción de necesidades de interés público, bajo un régimen especial, predominantemente de Derecho Público. (VALLS HERNANDEZ)

2.4.1.3. Diversos enfoques del concepto de servicio público

Con respecto a los enfoques del concepto de servicio Público, tenemos los siguientes:

El enfoque orgánico, el cual consiste en que una actividad que por fuerza de la ley es exclusiva del estado, que ésta puede gestionar de forma directa o indirecta, conforma lo señala Dromi, este enfoque viene a ser el denominador común de todas las definiciones doctrinales.

Por otro lado tenemos el denominado enfoque funcional, el mismo que consiste en que la actividad en si misma tiende a satisfacer una necesidad colectiva sin importar si se concede en exclusiva al Estado, e incluso puede ser realizada por un particular sin previa autorización estatal. Este enfoque requiere que se precise el significado de lo que vendría a ser una necesidad Pública. Es en este sentido que los dos tipos de necesidades públicas que existen están agrupados en lo que significa dos nociones, los cuales se detallan a continuación: el Orden Público y la Utilidad Pública. El primero consiste en asegurar que se den las condiciones mínimas para que se lleve a cabo a convivencia social y el segundo consiste atiende a los arreglos sociales que deben hacerse para una mejora del bienestar social y la comodidad de las personas.

Por lo que en esta línea de ideas, la necesidad colectiva es distinta a la general. Así, la alimentación, que es una necesidad que sienten todos los hombres, es general, y el transporte Público, que es un servicio que unos requieren y otros no, es colectivo. Además, las necesidades colectivas, aunque se dirigen a los grupos sociales, sólo se satisfacen a través del individuo, ello quiere decir que, las mismas son necesidades individuales de importancia colectiva.

Por ultimo tenemos el enfoque Jurídico, el cual considera que lo esencial del servicio público es que éste se somete a un régimen especial que lo regula, en la que los usuarios deben ser considerados como sujetos de derechos frente al prestador que se beneficia de situación exorbitante. En esta visión se incluye el uso de la fuerza pública como el elemento trascendente en la relación entre el prestador y el usuario.

2.4.1.4. La construcción de la “Escuela del Servicio Público”

Desde un punto de vista histórico, (SANTAMARIA PASTOR, 2004) en su libro denominado PRINCIPIOS DEL DERECHO ADMINISTRATIVO GENERAL señala que un primer intento de juridificar y dotar de contenido jurídico a la noción de servicio Público lo debemos a la construcción teórica que, en la doctrina Francesa, elaboró la llamada “Escuela de Burdeos” o “Escuela del Servicio Público”, cuyos representantes más notorios fueron los profesores Léon DUGUIT Y Gaston JEZE. Señalando que:

a) El concepto elaborado por esta escuela formaba parte de una ambiciosa construcción de toda la teoría del Estado, por la cual se buscaba eliminarse la noción de soberanía como concepto central para sustituirla, justamente, por la idea de servicio público: el Estado no sería tanto una organización soberana como una organización prestadora de servicios públicos. De esta forma, toda la actividad pública (esto es, administrativas) sería actividad de servicio público que se caracterizaría por dos notas: primero, desempeñarse con arreglo a un procedimiento jurídico especial y por último, realizarse con sujeción a un régimen de fondo igualmente especial, que no es otro que el Derecho Administrativo, como conjunto de normas diversas y exorbitantes respecto de las de Derecho Privado.

b) Esta construcción teórica se vio afectada muy tempranamente por una grave crisis.

De una parte, la asunción estatal de actividades económicas destruyó la ecuación ideal en la misma que se basaba esta teoría, según la cual la actividad desarrollada por la Administración sería siempre una actividad de servicio Público, la cual se prestaría en régimen de Derecho Administrativo; la aparición de una actividad desempeñada por la Administración, pero sometida al Derecho Privado, demostró la fragilidad de esta construcción. En la actualidad, la teoría francesa del Servicio Público se halla abandonada, salvo en determinados sectores doctrinales de su país de origen. Es de señalar que en su tiempo, dicha teoría, gozó de una predominante importancia en toda Europa occidental, dejando profundas señales en su doctrina y en su legislación.

2.4.1.5. Servicios Públicos y Actividades Reglamentadas

Es en esta línea de ideas que, GOMEZ FERRER Morant, citado por SANTAMARIA PASTOR Juan A., en su libro *El Régimen General de Centros Privados de Enseñanza* señala que el último empeño de concreción conceptual se ha dirigido a distinguir las actividades administrativas de servicio Público de un conjunto de actividades tradicionalmente desempeñadas por personas privadas que ofrecen, en cuanto a su régimen jurídico importantes semejanzas con aquéllas, pero que no han sido legalmente calificadas de servicios públicos.

Es en este sentido que, los límites de este conjunto de actividades privadas no se encuentran claramente definidos; por lo que en líneas generales, se tratan de actividades que son susceptibles de incidir de modo muy intenso en el interés público, y de una forma positiva en gran proporción, toda vez que su correcto desempeño ocasiona importantes beneficios a la sociedad (ejemplo la enseñanza).

Estas actividades son objeto de una intervención muy severa por parte de la administración, que se traduce en la existencia de una amplia y detallada regulación que otorga a las autoridades administrativas poderes sustanciales de programación y control sobre el desarrollo de la actividad y que no se limita a establecer prohibiciones y restricciones de orden negativo, sino que incluso impone obligaciones positivas.

En su misma materialidad, estas actividades se asemejan a los servicios públicos típicos por el hecho de que, en ocasiones, tienen por destinatarios a la generalidad de los ciudadanos, en palabras generales, son actividades destinadas al público.

2.4.1.6. Los elementos materiales y formales de la noción de servicio público

El servicio público no puede definirse exclusivamente a en base a criterios materiales ni solo en base a criterios formales, sino que es de gran importancia, con el objetivo de alcanzar una noción racional, conjugar ambas perspectivas, así tenemos:

a) Desde una perspectiva material, deben ser considerados exclusivamente servicios públicos aquellas actividades cuya finalidad es prestar una utilidad necesaria para el normal desenvolvimiento de la vida social, ya sea ésta en su conjunto o ya sea a sus miembros de manera individual. Desde esta perspectiva, pues, no son servicios públicos las actividades de carácter interno de la Administración (por ejemplo la intervención o el asesoramiento jurídico).

b) Desde una perspectiva formal, el dato básico es que, formalmente el Estado (u otro ente territorial) asuma el deber y la responsabilidad de garantizar su prestación regular y correcta a los ciudadanos, bien realizándola por sí o asegurando su realización por terceros; un acto de asunción que suele ser conocido con el nombre de PUBLICATIO. Ahora bien, la

asunción por un ente público de una concreta actividad no implica necesariamente que haya de prestarla por sí y en régimen de exclusividad; de acuerdo con la diversa naturaleza de las actividades y los criterios dominantes en una sociedad, los servicios públicos pueden prestarse por la Administración exclusiva y excluyente, o bien permitir la intervención a tal objeto de personas o empresas privadas, ya sea en concurrencia o no con la Administración.

2.4.1.7. El servicio Público en el Perú.

Conforme lo señala el Tribunal Constitucional en la **STC N° 0034-2004-AI/TC**¹, en nuestro ordenamiento jurídico no se recoge una definición específica sobre el concepto de servicio público, ni tampoco la Constitución ha establecido un listado de actividades que deban considerarse como tales.

No obstante lo anterior, de la revisión de la normativa de los servicios públicos declarados en nuestro país, se verifica que en cada caso el estado se encarga de determinar a través de un instrumento legislativo que servicio tiene calidad de público, como es el caso de los servicios públicos de telecomunicaciones, regulados por los decretos supremos No. 13-93-tCC y No. 06-94-tCC, en el que se señala expresamente que los servicios portadores son necesariamente públicos.

Lo anterior, es denominado por la doctrina clásica como *publicatio*. Es decir, que el criterio que define o no una actividad como servicio público, es la existencia o ausencia de una declaración legislativa². Si bien es cierto, lo anterior otorga cierto margen de seguridad para el desarrollo de actividades económicas, no pone punto final a la discusión respecto de los criterios que debe tomar en cuenta el legislador para realizar dicha declaración.

En la doctrina se ha tratado de determinar que dichos criterios están conformados por diversos conceptos como es el interés general, la necesidad colectiva, la continuidad del servicio, actividad esencial, el título habilitante para que el privado preste el servicio, entre otros. Por otro lado, a nivel jurisprudencial, el tribunal Constitucional ha intentado esbozar los elementos del servicio público:

- a) Su naturaleza esencial para la comunidad.
- b) La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.
- c) Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un estándar mínimo de calidad.
- d) La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad³.

En la opinión de la Abogada Milagros (MENDOZA ALEGRE), el servicio público es aquella actividad que por su impacto en el desarrollo de la sociedad implica que el estado asuma un rol garante, de tal forma que verifique su adecuada prestación a favor de los usuarios. Lo anterior no significa necesariamente gestión directa del Estado, ni tampoco se trata de lo que la doctrina ha denominado servicio universal puesto que en el presente caso la supervisión de la prestación del servicio es respecto a todos los usuarios, no únicamente de quienes no cuentan con los medios para acceder al mismo.

En ese sentido, considera la autora ya señalada que el servicio público requiere necesariamente supervisión respecto de dos temas: acceso y características mínimas del servicio, lo cual variará dependiendo de la actividad. Evidentemente, existen actividades que pueden regularse sin que conlleven la calidad de servicio público (actividad farmacéutica, por ejemplo), pero cuando lo anterior no es suficiente por la existencia de fallas de mercado que la

¹ Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0034-2004-AI/TC de fecha 15 de julio del año 2004.

² “Definiendo a los Servicios Públicos: Entrevista a Guido Santiago Tawil”, en: Derecho y sociedad- Revista de Derecho N° 26, Lima, p. 17

³ Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0034-2004-AI/TC de fecha 15 de julio del año 2004.

libre competencia no puede solucionar, se hace necesaria la presencia estatal a efectos que las mitigue con la menor intervención posible.

2.4.2. Transporte público

2.4.2.1. Definición.

Transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales. Dicho transporte tiene como característica principal que disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas

Es en ésta línea de ideas que el transporte público, como parte del conjunto de la movilidad urbana, queda por tanto definido como un sistema de medios (infraestructuras y vehículos) para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad. Este sistema está caracterizado, según los criterios presentados por Illich (IVAN, 1974), por la motorización (transporte) y por la colectividad (público).

2.4.2.2. Definición de transporte en el ordenamiento legal peruano.

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre define al Servicio de Transporte como a la actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.⁴

Por su parte la LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA y CALLAO (ATU) hace una definición respecto al transporte terrestre de personas, señalando que es la Actividad económica que consiste en el traslado de personas por vía terrestre dentro de un territorio urbano continuo, a cambio de una retribución. Incluye tanto los servicios de transporte regular y especial⁵

De la misma forma el Reglamento Nacional de Administración de Transporte define al Servicio de transporte como “Para los efectos del presente reglamento, entiéndase como tal al servicio de transporte terrestre de personas y al servicio de transporte terrestre de mercancías, que se brinda previa autorización o concesión de la autoridad competente, según corresponda⁶.”

2.4.2.3. Legislación Nacional comparada del transporte.

➤ Ordenanza Municipal N° 014-2018-MPT.- Ordenanza Municipal que aprueba el Nuevo Reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo.

En primer término tenemos a la ordenanza Municipal N° 014-2018-MPT .- Ordenanza Municipal que aprueba el Nuevo Reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, la misma que corresponde a la regulación del ámbito de la jurisdicción de Trujillo; siendo que tal ordenanza nace a raíz de que en dicha provincia de Trujillo y mediante información extraída de estudios realizados, la flota formal total de unidades

⁴ Inciso b) del artículo 2 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

⁵ Inciso f) del Artículo 4 de la LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA y CALLAO (ATU).

⁶ Numeral 3.28 del Artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transportes

destinadas al transporte público masivo e individual en la ciudad de Trujillo asciende a aproximadamente 21,791 unidades de acuerdo con los datos disponibles en los registros de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo; de los cuales 1,175 son microbuses, 1,571 camionetas rurales, 1,748 colectivos y 17,297 taxis. De ello, se deduce que casi un 95% corresponde a unidades de muy baja capacidad de transporte de pasajeros y solo el 5.39% a microbuses, es decir vehículos de transporte masivo de baja o mediana capacidad.

Esta es una situación que se viene agravando con el paso de los años, pues, el incremento de unidades de muy baja capacidad de transporte de pasajeros, ha sido explosiva en los últimos años. Mientras que el parque automotor de transporte masivo (aunque de baja o media capacidad) se ha incrementado en un 15%, el de muy baja capacidad, en 123%.

Estas cifras demuestran que la ciudad de Trujillo está creciendo en sentido contrario a lo que aconsejan las técnicas y lógica de cualquier sistema de transporte público de pasajeros eficiente y sostenible, ya que el uso del automóvil es la forma más deficiente puesto que transporta menos personas (1.25 según estándares internacionales), ocupa más espacio y consume más combustible por pasajero / kilómetro; el denominado taxi colectivo moviliza, teóricamente, 5 personas mientras que los buses de mediana y alta capacidad multiplican por 8 y 15 la capacidad de los automóviles. Los transportes públicos masivos de alta capacidad de pasajeros, son más eficientes transportando personas y tienen emanaciones contaminantes entre 2 y más de 10 veces menores por pasajero que los automóviles. Además de ello, la situación actual, genera problemas ambientales que no sólo molestan y perturban la tranquilidad del ciudadano sino que ponen en riesgo su salud.

Aunque la Contaminación Acústica en el Centro Histórico de Trujillo es producida por distintas fuentes de ruido y no sólo por los cláxones, se considera que su utilización inadecuada y absolutamente inútil es una de las fuentes de ruido menos justificable y de más urgente extinción, por lo que deben extremarse los esfuerzos para que lo más rápido posible se elimine esa manera de actuar, ya que los hábitos culturales, en general, llevan tiempo para desarraigarse.

Esta situación es mucho más grave si la comparamos con el servicio de taxis, no sólo por el problema de emisiones de CO₂ sino también por lo que se refiere a ocupación de vías urbanas, conforme lo señala el Estudio denominado “Determinación de las Características y Especificaciones Técnicas de Buses Modelo, para la Renovación del Parque Automotor del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Trujillo”, aprobado por Resolución de Gerencia General N° 036-2012-TMT-GG de fecha 30 de marzo de 2012⁷. Por lo que el mencionado estudio concluye que para operar de manera eficiente y prestar un buen servicio se requiere, entre otras cosas:

- Renovar en gran parte la flota de buses.
- Mejorar el mantenimiento.
- Mejorar las condiciones de infraestructura donde es requerido.
- Los motores deben cumplir como mínimo la norma internacional Euro V.

2.4.2.4. Derecho de transporte.

- Concepto: Es el conjunto de normas y preceptos de disposiciones de carácter jurídico que tiene el objeto de regular las actividades del sector transporte, tanto en el área

⁷ Extraído de la el Informe final de la Consultoría denominada “CONSULTORÍA PARA LA DETERMINACION DE CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE BUSES MODELOS PARA LA RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO DE TRUJILLO”.PAG. N° 8-9.

pública como en el área privada. Tomando en cuenta que el transporte es el medio de traslado de personas o de bienes desde un lugar a otro.

El origen del derecho de transporte lo encontramos en los primeros intercambios comerciales que se realizaban entre comunidades, principalmente los hebreos y los fenicios en el siglo IX AC, donde se destacaban, por la suma eficacia en el transporte de mercancías en grandes proporciones, estimulando el crecimiento del mismo

2.4.2.5. La movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad.

La sostenibilidad es un concepto que en la actualidad los gobiernos, empresas y otras organizaciones lo emplean para justificar el diseño o la planificación de sus políticas y el desarrollo de sus actividades.

Cuando se habla de sostenibilidad se asocia con el concepto de medio ambiente, pero es un término que no engloba únicamente esto y abarca más campos. En la Comisión Mundial del medio ambiente y el Desarrollo de 1988 Nuestro Futuro Común más conocido como Informe Brundtland se halla el primer intento de introducir el concepto de sostenibilidad: “El **desarrollo sostenible** es el desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”. En esta definición no se hace mención exclusiva al medioambiente, sino que éste parece ser incluido entre otras cuestiones.

El concepto de desarrollo fue concebido en sus orígenes como sinónimo de crecimiento económico, entendido éste como un aumento de la renta nacional. Sin embargo, en la década de los setenta fue necesario modificar dicho concepto al comprobarse que ese crecimiento en la economía no siempre había originado una mejora en la calidad de vida.

Posteriormente se introduce la dimensión social con el objetivo de que se produjera un reparto más equitativo de esos ingresos, es decir, que las políticas económicas fueran acompañadas de políticas sociales. La incorporación de la dimensión medioambiental se produjo a finales de la década de los ochenta que culminó la construcción de los límites físicos del crecimiento económico. En el Informe Brundtland, no sólo se añade la dimensión medioambiental a las dimensiones económica y social precedentes, sino que establece una jerarquía entre ellas: la destrucción de la base física (esfera ambiental) imposibilitaría el bienestar de la población (esfera social) y cualquier tipo de actividad económica (esfera económica). GUILLAMÓN (D., 2010, pág. 72)

Por lo tanto, el desarrollo sostenible es un concepto que va más allá del mero respeto al medioambiente y que, a pesar de ser un término que todos hemos oído en alguna ocasión, son muy pocos los que comprenden verdaderamente lo que implica.

Tomar decisiones o diseñar políticas que sean sostenibles en el tiempo, conlleva integrar tres factores distintos:

- Respeto al medio ambiente
- Desarrollo económico
- Responsabilidad social

Desde el punto de vista de las ciudades hay que señalar que si no son sostenibles, tampoco lo es el planeta como ecosistema global. Así pues, resulta imprescindible abrir una nueva etapa que apueste a fondo por la sostenibilidad en las ciudades.

En esta línea, el Programa 21 de la Conferencia de Río, en su Capítulo 28, creó el denominado “Programa 21 Local” o Agenda 21Local”, reconociendo la responsabilidad de las ciudades en el deterioro del planeta y apremiando a que éstas trabajen por revertir sus actuales hábitos insostenibles.

En este proceso, el transporte se sitúa como un agente clave ya que es un protagonista directo al ser uno de los recursos básicos y efecto clave de movilidad, bienestar, calidad ambiental, residuos, emisiones, etc.

El nuevo paradigma urbano se define como una visión integrada de la ciudad, de sus contenidos sociales, ambientales y económicos. En esta línea, las tendencias de actuación ligadas al transporte son: (DUARTE B., 2012, pág. 123)

A. Respecto a la movilidad urbana. Se apuesta por nuevos criterios de reordenación urbana y por otros modos de movilidad:

- limitación del uso del vehículo particular,
- progresiva electrificación de los servicios motorizados para reconducir los actuales patrones de insostenibilidad ligados a la movilidad urbana (contaminación, emisiones de GEI, ruido, ocupación de suelo...).

B. Respecto a la calidad del aire en las ciudades. Se apuesta por objetivos que tiendan a garantizar que la calidad del aire no implique mayores problemas de salud:

- Adopción de medidas de control del tráfico urbano,
- Promoción del transporte público o Incorporación de vehículos híbridos y eléctricos en las ciudades,
- Correcta planificación de las áreas industriales o Mayor concienciación entre la población.

2.4.3. Transporte y Medio ambiente

2.4.3.1. Definición de medio ambiente.

Conforme a La Ley General del Ambiente, Ley N° 28611, que establece en su artículo 2° que “toda mención hecha al ambiente o a sus componentes, comprende a los elementos físicos, químicos y biológicos de origen natural o antropogénico que en forma individual o asociada, conforman el medio ambiente en el que se desarrolla la vida, siendo los factores que aseguran la salud individual y colectiva de las personas y la conservación de los recursos naturales, la diversidad biológica y el patrimonio cultural asociado a ellos, entre otros”⁸.

Entonces, un primer elemento que forma el medio ambiente es el conjunto de recursos naturales, renovables o no renovables⁹. Los recursos naturales son: a) Las aguas superficiales y subterráneas; b) El suelo, subsuelo y las tierras por su capacidad de uso mayor: agrícolas, pecuarias, forestales y de protección; c) La diversidad biológica: como las especies de flora, de la fauna, y de los microorganismos o protistos; los recursos genéticos, y los ecosistemas que dan soporte a la vida; d) Los recursos hidrocarburíferos, hidroenergéticos, eólicos, solares, geotérmicos y similares; e) La atmósfera y el espectro radioeléctrico; f) Los minerales; g) Los

⁸ Numeral 2.3 del artículo 2 de la Ley General del Ambiente.

⁹ La Ley General del Ambiente, Ley N° 28611, y la Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales, Ley N° 26821, establecen que “Se consideran recursos naturales a todos los componentes de la naturaleza, susceptibles de ser aprovechados por el ser humano para la satisfacción de sus necesidades y que tengan un valor actual o potencial en el mercado”.

demás considerados como tales y; e) El paisaje natural, en tanto sea objeto de aprovechamiento económico, es considerado recurso natural.¹⁰

De la misma forma se debe mencionar que el Tribunal Constitucional define el medio ambiente de la siguiente manera: “El medio ambiente es el mundo exterior que rodea a todos los seres vivos y que determina y condiciona su existencia. Es el ámbito en que se desarrolla la vida y en cuya creación no ha intervenido la acción humana. En puridad, medio ambiente alude al compendio de elementos naturales –vivos e inanimados– sociales y culturales existentes en el lugar y tiempo determinados, que influyen o condicionan la vida humana y de los demás seres vivos (plantas, animales y microorganismos)”.¹¹

Tal como lo señala y sostiene FRANCISKOVIC, “el medio ambiente en la actualidad debe ser entendido como un sistema; es decir contemplado en su globalidad, pues la naturaleza se afirma como una unidad en la que todos los sectores están íntimamente relacionados entre sí, y el hombre que es parte integrante de la naturaleza y a la vez la modifica, es criatura y creador de nuestra forma de vida.” (FRANCISKOVIC, 1997, págs. 13-16)

Por lo que tomando en cuenta lo antes señalado se puede concluir que “El medio ambiente constituye pues, un todo, cuyos diversos elementos accionan entre sí en equilibrio dinámico”

2.4.3.2. Ecología sostenible y su definición.

La palabra ecología proviene de las raíces griegas oikos, que significa casa, y logos, que alude a ciencia o tratado. Este término aparece por primera vez en 1868, cuando el biólogo alemán Ernst Haeckel, en su obra Historia de la creación natural, quien propuso designar con dicho nombre una disciplina que se derivaría de la Zoología y que tendría como finalidad investigar tanto las relaciones entre todos los organismos que viven juntos en la misma localidad, como las adaptaciones a sus ambientes.

2.4.3.3. Derecho ambiental.

➤ Concepto:

Diversas son las concepciones que se tiene acerca del Derecho Ambiental de acuerdo a la doctrina, veremos así por ejemplo que, el autor Raúl Peña Cabrera (2017) en su libro Los Delitos contra el Medio Ambiente define el Derecho Ambiental citando a su vez a Mosset Iturraspe, quien sostiene que “es el ordenamiento que norma la creación, modificación, transformación y extinción de las relaciones jurídicas que condiciona el disfrute, la persecución y el mejoramiento del ambiente. Según manifiesta el autor su objeto es, precisamente, el ambiente y abarca no solo la problemática jurídica ecológica, de modo general y, por supuesto, la vinculada con la utilización de los recursos naturales que están a disposición del hombre en la biósfera, sino también cuestiona que va mucho más allá de este ámbito puramente natural y “persiguen preservar la obra humana en sus aspectos estéticos, paisajísticos, urbanísticos, etc.,

¹⁰ Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales, Ley N° 26821.

¹¹ Sentencia del Tribunal Constitucional sobre el Expediente 0048-2004-PI/TC, Fundamento 27.

con miras a asegurar una “Buena calidad de vida” y una sana utilización de los recursos para legarlos a generaciones futuras.

El autor continua su análisis citando a Marchello (2008), quienes definen el Derecho Ambiental o Derecho del Ambiente, como aquella rama especializada del Derecho Público que estudia las fuentes legislativas, nacionales, internacionales y comunitarias de la tutela del ambiente en la accesión más amplia que se extiende más allá de las normas sobre la tutela de la belleza paisajística y cultural, a las normas sobre la salud humana respecto a las agresiones externas derivadas de factores naturales y de los efectos de las acciones del hombre sobre el ambiente circundante.

Para Peña Cabrera, resulta, sin embargo, contradictorio, el hecho que una parte de la doctrina considere a esta rama del Derecho como Derecho Ecológico, esto debido a que no se debe tomar como sinónimos las palabras medio ambiente y ecología, puesto que la 36 relación que une estos términos, es que uno es objeto de estudio, mientras que otra es la ciencia que estudia sus fenómenos y desarrollo. (PEÑA CABRERA FREYRE A. R., 2017)

En palabras de Carlos Andaluz (2016) el Derecho Ambiental “es el conjunto de normas y principios de acatamiento imperativo, elaborados con la finalidad de regular las conductas humanas para lograr el equilibrio entre las relaciones del hombre y el ambiente al que pertenece, con el fin de procurar un ambiente sano y el desarrollo sostenible.

A ello, acota el autor, que la regulación de conductas que pretende el Derecho es mediante la introducción de conductas deseadas, por considerarse socialmente apropiadas, y la prohibición de conductas indeseadas que ponen en peligro la convivencia y el bien común. Las primeras están en el campo del Derecho premial y las segundas en la esfera punitiva.

Así mismo, indica que, el equilibrio que debe mantenerse es dinámico, como dinámicos son los procesos ecológicos, no se trata de propender a una infectación total del mismo, ya que para la satisfacción de las múltiples necesidades humanas debemos hacer uso de los recursos naturales y alterar los elementos naturales. Las reglas de conducta deben orientarse a la modificación del ambiente dentro de los parámetros que aseguren la ausencia de daños graves o irreversibles, que pueden desembocar en un ambiente insano o en catástrofes ambientales. (ANDALUZ WESTREICHER, Manual de Derecho Ambiental, 2016, pág. 621)

De la misma forma Aaron Oyarce (2011) en su libro Temas de Derecho Ambiental hace la acotación de que el Derecho Ambiental por su naturaleza es supranacional, y por ende posee mayor jerarquía que el Derecho nacional y como parte del Derecho Internacional Público regula la conducta de los seres humanos con el ambiente, aunque también posee normas de Derecho Internacional Privado. (OYARCE YUZZELLI, 2011, pág. 20)

Es en este sentido que, como se aprecia, el Derecho Ambiental se define como un conjunto de normas y principios, principios que deben respetarse para lograr su fin máximo, la protección del bienestar ambiental, esta rama del Derecho pertenece al Derecho Internacional Público, porque su naturaleza es global, es decir, enfoca en toda su perspectiva la crisis ambiental mundial, aunque cada Estado, con su potestad de tal, norma leyes para la protección de su patrimonio, sin querer ello decir que no puedan firmar convenios y tratados sobre el tema con otros países como en la actualidad se ven y se analizarán posteriormente.

2.4.3.4. Daño ambiental.

Conforme lo señala la Ley General del Ambiente en su numeral 142.2. Del Artículo 142, que “Se denomina daño ambiental a todo menoscabo material que sufre el ambiente y/o alguno de sus componentes, que puede ser causado contraviniendo o no disposición jurídica, y que genera efectos negativos actuales o potenciales”

2.4.3.5. Emisión de gases de efecto invernadero y cambio climático.

Se trata de una consecuencia directa e inevitable del consumo de combustibles fósiles (gasolina, gasóleo, gas natural). El principal gas de efecto invernadero es el dióxido de carbono, CO₂.

Los combustibles fósiles, por combustión, se transforman en CO₂, agua y, en menor medida, en otros contaminantes que se verán más adelante. De hecho, se estima que el sector del transporte (carretera, aéreo y marítimo). El transporte es, por tanto, un sector estratégico de cara al cambio climático, que es considerado como uno de los principales problemas del mundo actual y que está condicionando el futuro de la sociedad tal y como se ha venido concibiendo hasta nuestros días.

El cambio climático se produce por la acumulación excesiva de CO₂ y otros gases en la atmósfera, que impiden la evacuación al espacio de parte del calor emitido por la Tierra una vez calentada ésta por los rayos solares (efecto invernadero). En caso de incrementarse la presencia de gases de efecto invernadero en la atmósfera por la actividad humana (efecto invernadero artificial), la retención de calor sería mayor, aumentando la temperatura media de la superficie terrestre (COVES BOTELLA, pág. 16).

El impacto mundial del cambio climático, igualmente observado en Piura, proyecta intensificarse en el futuro; sin embargo, la severidad de los desastres dependerá de las acciones de estudio, análisis y prevención que se tomen para reducir la emisión de gases de efecto invernadero (principalmente Dióxido de Carbono-CO₂, Metano-CH₄, Óxido Nitroso-N₂O, Clorofluorocarbonos-CFC, Ozono Troposférico-O₃) y otros factores contaminantes del ambiente.

En este sentido que, el Gobierno Regional, las Universidades, los Ministerios y la Empresa Privada deben captar esos mensajes y, sobre todo, los avisos cada vez más graves que la naturaleza está dando (Piura 2017) y actuar de forma proactiva sobre las bases del desarrollo y prevención antes que la naturaleza lo haga con violencia fatal.

La responsabilidad no es solamente de los dirigentes, la acción individual de cada uno de nosotros es también esencial. El comportamiento individual, el respeto a las normas y regulaciones, la educación en todos los niveles y el funcionamiento global están íntimamente ligados y representan los pilares de un sistema de prevención y minimización del desastre que estamos generando.

Recurrir a fuentes de energía renovables en nuestras casas y negocios, controlar el consumo de recursos naturales, segregar selectivamente nuestros residuos, plantar árboles para compensar nuestra huella de carbono u optimizar nuestros transportes contaminantes son pequeñas manifestaciones de nuestro cambio de mentalidad hacia el objetivo global: el consumo responsable de recursos naturales.

Estos resultados representan una alerta y una llamada de atención para iniciar acciones inmediatas frente al peligro irreversible que afecta y afectará a la Región Piura. Las autoridades e instituciones responsables de conducir y promover el desarrollo integral de la región pueden identificar, fácilmente, el riesgo que produce el cambio climático en la vida diaria de los habitantes y en los diversos ambientes como salud, educación, servicios públicos, manejo de recursos hídricos, agricultura y transporte.

Actualmente, una de las consecuencias del cambio climático es el incremento de las temperaturas máximas y mínimas en el mundo. Análisis de datos muestran que la temperatura se ha incrementado en promedio de 1.8°C desde 2000 a 2019(1) y las evidencias son consistentes con la actividad humana, predominantemente con la falta de normas y regulaciones que controlen las emisiones de gases de efecto invernadero o gases que atrapen el calor.

De la misma forma, análisis de proyección de datos permiten inferir que, debido a la ausencia de protección del medioambiente y carencia de estudios e investigaciones para mitigar el efecto de las altas temperaturas en Piura, se esperan en los próximos años incrementos de temperatura mayores a lo observado actualmente lo cual tendría un efecto catastrófico en la salud de la población debido a la proliferación de enfermedades y un efecto devastador en una de las actividades más importantes de la región como es la agricultura.

El cambio climático ha transformado la frecuencia e intensidad de los periodos de precipitaciones (Piura, 2017) y de los periodos de disponibilidad y manejo del recurso hídrico (sequías) alterando dónde y cómo podemos vivir y presenta retos crecientes para la salud y calidad de vida en la región, al igual que dificultades en la estabilidad de la economía y sistemas de apoyo social a nuestra sobrevivencia.

El riesgo causado por las alteraciones y cambios en el clima varía por región, sector y vulnerabilidad de la población que es afectada por el impacto del cambio climático. Factores sociales, económicos y geográficos moldean la exposición de la población y las comunidades al cambio climático y determinan la capacidad para responder. Los riesgos son siempre devastadores para aquellos que presentan mayor vulnerabilidad incluyendo los grupos de menores ingresos económicos, los niños y los ancianos como se observó en Piura en el año 2017.

Las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por la actividad diaria continuará afectando el clima por décadas o tal vez siglos. Los humanos somos responsables de añadir dióxido de carbono a la atmosfera creando un reservorio de gas en la atmosfera y océanos que está llevando al clima a tener temperaturas cada día mayor.

Piura no es una excepción al efecto del cambio climático y la prueba son los daños ocurridos en el año 2017; por lo tanto, es urgente tomar decisiones que permitan identificar los factores de mayor contribución al deterioro de la atmosfera.

Deben ser las instituciones responsables del desarrollo integral de la región como el Gobierno Regional, los respectivos Ministerios y las Universidades los promotores de iniciativas que permitan regular y legislar las actividades y funcionamiento de industrias, servicios sociales, transporte y agricultura para minimizar la contaminación ambiental. Garantizar la calidad de vida de la población en Piura es una responsabilidad de las autoridades actuales para evitar la repetición de los trágicos acontecimientos ocurridos en el 2017 debido al efecto negativo del cambio climático (EL TIEMPO, s.f.)

2.4.3.6. Daños causados por el transporte.

Así como los beneficios económicos y sociales de estos inéditos niveles de movilidad son múltiples, también son muy significativos los impactos negativos que generan y los

consumos de recursos que demandan. Ejemplos de impactos negativos son los que se producen sobre los componentes naturales y sociales del medioambiente debido a las emisiones de gases contaminantes, los siniestros causados por el transporte carretero (más de un millón de muertes por año) o la deposición de desechos generados por los más de 1.200 millones de vehículos que hay en el mundo.

El transporte también consume ingentes recursos que –en una perspectiva de ciclo de vida– incluyen desde los diversos materiales necesarios para construir las infraestructuras y los vehículos y los recursos energéticos necesarios para su operación, hasta el espacio físico que los sistemas de transporte demandan para la circulación y el estacionamiento (que puede variar entre el 10% y el 50% del uso del suelo en ámbitos urbanos).

El consumo energético del transporte es particularmente relevante, ya que representa a nivel global aproximadamente un cuarto de la energía entregada (un quinto, considerando las pérdidas). El sector mantiene un vínculo muy fuerte con los combustibles fósiles: más del 60% de los barriles de petróleo que se extraen diariamente en el mundo se utilizan en el transporte. Desde la perspectiva del sector, los combustibles fósiles dan cuenta del 96% de la energía consumida (IEA, 2016). A raíz de este alto consumo de derivados de hidrocarburos, el transporte constituye el segundo sector en materia de emisiones de gases de efecto invernadero (después de la generación de electricidad y calor). Su ritmo de crecimiento es preocupante: entre 1990 y 2008 fue del 29% en los países de la OCDE, y 89% en el resto del mundo. Los vehículos livianos son los principales consumidores de energía (52%), que utilizan gasolina y diésel. (ECO INTEGRACION DE AMERICA LATINA, 2017)

2.4.3.7. Contaminación sonora.

El ruido es un contaminante ambiental y por sus serias implicancias a la salud y al ambiente requiere una atención importante, y a diferencia de otros problemas ambientales, la contaminación sonora o acústica sigue en aumento debido al crecimiento de la población, lo cual ha generado un aumento del parque automotor, la importación de vehículos usados, la falta de conciencia de los conductores en el uso del claxon, asimismo la falta de mantenimiento en sus sistemas de escape de gases y otras formas de producir ruido, ocasionando graves repercusiones sociales, culturales, económicas, ambientales y sobre todo en la salud. Se realizó el estudio del nivel de ruido ambiental en el cercado de la ciudad de Piura, durante 4 meses evaluando tres veces al día (mañana: 07:01-09:00 h, tarde: 12:00-14:00 h, noche: 18:00-20:00 h) en horario diurno, aplicando el Protocolo Nacional de Monitoreo de Ruido Ambiental AMC N° 031-2011MINAM/OGA, finalmente los resultados fueron comparados con los Estándares de Calidad ambiental para Ruido establecidos en el DS N 085-2003-PCM, siendo que todos los diez puntos muestreados excedieron los niveles máximos permitidos de acuerdo al tipo de zonificación y horarios establecidos. (TIMANÁ FOSSA, 2017)

2.4.3.8. Contaminantes del aire generados por el transporte y su importancia.

Entre las principales emisiones vehiculares que son muy dañinas para la salud tenemos:

- Una alta concentración de plomo en el flujo sanguíneo puede incrementar la incidencia de aborto en mujeres, perjudicar la función renal, y aumentar la presión arterial. Más significativamente, retarda el desarrollo intelectual de los niños y afecta adversamente su comportamiento. Como se absorbe más plomo cuando el consumo de calcio en la

dieta es bajo, en casos de deficiencia de hierro, cuando el estómago está vacío y cuando se es joven, de modo que los niños pobres mal nutridos son particularmente susceptibles a envenenamiento con plomo.

- b) Las partículas en suspensión, particularmente partículas provenientes de emisiones de vehículos y desgaste de neumáticos que caen predominantemente en el rango del submicron, son capaces de penetrar profundo en el tracto respiratorio, causar problemas respiratorios, exacerbar el asma y dañar la función pulmonar. También existe un creciente consenso en cuanto a que los gases de escape del diesel provocan un serio riesgo de cáncer.
- c) El monóxido de carbono (CO), inhibe la capacidad de la sangre de llevar oxígeno a órganos y tejidos. Las personas con enfermedades cardíacas crónicas pueden experimentar dolores de pecho cuando los niveles de CO son altos; a niveles muy altos, el CO perjudica la visión, la destreza manual, la capacidad de aprendizaje y puede causar la muerte.
- d) Los óxidos de azufre (SOx) que son emitidos en proporción directa a la cantidad de azufre en el combustible, producen cambios en la función pulmonar en asmáticos y exacerba los síntomas respiratorios en individuos sensibles; contribuyen a la lluvia ácida y a la formación partículas secundarias.
- e) Los óxidos de nitrógeno (NOx) causan cambios en la función pulmonar en asmáticos, contribuyen a la lluvia ácida y a la formación de partículas secundarias, y son un precursor del ozono a nivel de superficie. Tanto los vehículos a diesel como a gasolina contribuyen a las emisiones de NOx.
- El ozono es el responsable del smog fotoquímico y disminuye la función pulmonar en individuos que hacen ejercicios entre liviano y pesado. El NOx (que es emitido en cantidades significativas por vehículos a gasolina y a diesel) y los compuestos orgánicos volátiles fotoquímicamente reactivos (a los que contribuyen las emisiones de vehículos a gasolina) son los dos principales precursores del ozono¹².

2.4.3.9. El transporte público en la provincia de Piura y la necesidad de combustibles alternativos menos contaminantes.

Como ya se ha señalado en los puntos anteriores, el transporte es uno de los factores que más contamina el medio ambiente, más aun cuando no hay reglas que mitiguen dicha problemática, por lo que en la provincia de Piura no es ajena a dicha problemática, siendo necesario que en su regulación legal a nivel de la provincia, respecto al transporte público se actualice y se incorpore mecanismos que mitiguen la contaminación, por ejemplo, se deberá actualizar el PLAN REGULADOR DE RUTAS de la provincia de Piura, y que para efectos de concesionar el servicio de transporte público, sobre todo en los tramos o rutas que se consideren saturadas conforme a estudios técnicos, se tenga como prioritarias a dicha empresas prestadoras del servicio

¹² Informe del Banco Mundial denominado "CIUDADES EN MOVIMIENTO. REVISION DE LA ESTRATEGIA DEL TRANSPORTE URBANO DEL BANCO MUNDIAL RADUCCIÓ NOVIEMBRE DEL 2002"

que su flota de vehículo sea renovado y que entre otras cosas utilicen otros tipos de energías menos contaminantes como:

- El gas natural comprimido (GNC) es un combustible relativamente limpio.⁷³ Se encuentra disponible en abundancia en muchos países en vía de desarrollo que no tienen otros recursos naturales de combustibles—tales como Argentina, Bangladesh y Tailandia.
- El gas licuado de petróleo (GLP) es una mezcla de hidrocarburos livianos, principalmente propano y butanos. Es más fácil de distribuir y almacenar que el GNC⁷⁶ y aunque el número de octanos del GLP no es tan alto como el del gas natural, tiene excelentes características antidetonantes lo que permite que vehículos impulsados a propano aprovechen los motores que tienen relación de compresión ligeramente superior a los que pueden ser usados con gasolina. La cantidad limitada de hidrocarburos altamente reactivos y el bajo contenido de azufre del GLP en comparación con la gasolina o el diesel son algunas de las características ambientales favorables del GLP; contiene, sin embargo, olefinas, que son reactivas fotoquímicamente.
- Vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos viales son silenciosos y no contaminantes en su punto de uso y poseen atractivos obvios como vehículos urbanos, ya sea impulsados directamente, como en el caso de trenes eléctricos o trolebuses, o indirectamente, como en el caso de algunos autobuses, pequeñas furgonetas y automóviles.
- Los vehículos híbridos diesel-eléctricos se están desarrollando actualmente con algún éxito y están siendo probados en países industrializados bajo una subvención del FMAM. Su costo es similar al de los vehículos a GNC pesados. El uso de motores diesel a bordo operados a carga constante para mantener la energía de la batería para las demandas pico y en áreas sensibles, pueden dar un ahorro de energía del 30 por ciento comparado con un vehículo diesel convencional.

2.4.4. El Derecho a vivir en un Medio Ambiente equilibrado como Derecho Fundamental de las personas.

2.4.4.1. Definición constitucional.

- Origen del derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado.

En una realidad determinada si el disfrute de algo se realiza libremente y sin una necesidad de protección especial, no existirá la necesidad de reconocimiento, de positivización, de un derecho que brinde tal protección. Así ha sucedido con el disfrute del ambiente y los recursos naturales durante miles de años. “El derecho surge de la necesidad, opinio juris sive necessitatis, y es evidente que el derecho ambiental no habría surgido si el deterioro cierto del medio ambiente no hubiese alertado de la necesidad de su preservación” (Demetrio, 1998).

En el mismo sentido, CANOSA sostiene que “Lo que no tenía entidad jurídica, porque no estaba en peligro – el disfrute no económico de los recursos naturales – aparece en el último constitucionalismo social como un derecho, el disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona” (CANOSA USERA, 2000, pág. 108).

Existen quienes insisten en la existencia de una capa más profunda del derecho, que es el derecho espontáneo de los grupos sociales no organizados y que representa un punto de vista sobre la justicia y encarna un orden que posee valor autárquico o de autosuficiencia. Ello quiere decir que los intereses colectivos o de grupo, a fuerza de establecer lazos de integración irrumpen en la vida jurídica y obligan al Estado a reconocerlos por los mecanismos legislativos propios de su ordenamiento. Lo mismo pasa con los intereses ambientales - en teoría- que presionan al sistema jurídico vigente para modificar (cualitativamente) una tendencia estructural del desarrollo económico que, desde un tipo particular de ciencia y tecnología, dejó de lado un conjunto de intereses colectivos o sociales nunca antes valorizados en términos, económicos y políticos (CAILLAUX ZAZZALY, 1988, págs. 29-32).

La evolución de los derechos humanos, como señala (LOPERENA ROTA, 1998), “es el resultado de una permanente lucha interna de los seres humanos, considerados individual o colectivamente, entre el instinto egoísta en el que se concentra el impulso del poder y el instinto altruista en el que se concentra el impulso ético, sirviendo a los demás en busca de la igualdad.”

Asimismo, BERNALES Y (RUBIO CORREA M. y., 1981) señalan que “los derechos constitucionales, en sus diversas clases, aparecieron históricamente como respuesta a las realidades concretas, es decir, a las características de cada sociedad, a las presiones y movilizaciones que emergían de la base social, a los problemas y posibilidades que presentaba su grado de desarrollo social, económico y político, y también como respuesta a particulares concepciones sobre la vida social en general.”

Por eso es que se puede hablar de la existencia, al menos, de tres generaciones de derechos humanos: la primera generación, de los derechos individuales, que surgen en el constitucionalismo clásico de fines del siglo XVIII; la segunda generación, de los derechos económicos, sociales y culturales, que afloran en el constitucionalismo de entreguerras, muy especialmente con la constitución de México de 1917 y la constitución de Weimar de 1919; y 3) la tercera generación de derechos, de reciente aparición, que constituyen un ciclo aun no cerrado, pero en cuyo curso se aglomeran los llamados derechos al desarrollo, el derecho a la paz, el derecho a la preservación del medio ambiente, el derecho a los recursos naturales, el derecho al patrimonio cultural, etc (FERNANDEZ SEGADO, 1994, pág. 131).

En el derecho romano no existían normas propiamente ambientales, por ello tampoco, un derecho a gozar de un ambiente adecuado. “Situadas las normas del Derecho romano referentes a los incipientes problemas ambientales en la esfera de los intereses privados, los mecanismos de reacción se dejaron, en cuanto a su puesta en acción, en manos de los particulares” (JORDANO FRAGO, 1995, pág. 19), la protección del disfrute de un ambiente adecuado será efectiva indirectamente, protegiendo intereses distintos, como la propiedad.

Al transcurrir del tiempo, la población fue creciendo, la tecnología de explotación de los recursos naturales fueron desarrollándose, entonces surge la legislación sectorial, destinada a protección de determinados recursos naturales y a la regulación de determinadas actividades, pero aún no se reconocía un derecho a gozar de un medio ambiente adecuado.

La preocupación por la protección constitucional del ambiente, en Europa tiene tres etapas. La primera, que comprende las constituciones de la segunda posguerra mundial, etapa en la que “se observa una clara diferencia entre los textos constitucionales aprobados en la Europa Occidental (Alemania e Italia) y los que se promulgan en los países que pertenecían a la órbita socialista. Una simple observación hace aflorar indudablemente la sospecha que el grado de sensibilidad en los segundos parece muy superior a las Constituciones de los Estados democrático-liberales. En efecto, no puede negarse que las formulaciones constitucionales

resultan mucho más precisas en los Estados marxistas” (RUIZ-RICO RUIZ, 2000, pág. 19). Entre estas Constituciones se pueden nombrar a las de Hungría de 1949, Polonia de 1952 o Yugoslavia de 1974.

La segunda etapa comprende las Constituciones mediterráneas de la década de los setenta. “Una de las notas características de estos textos – que además tienen en común la pertenencia a una misma área geográfica (Grecia, Portugal y España) – consiste en la introducción por primera vez de una, hasta entonces inédita, generación de derechos sociales y culturales, representativos sin duda de nuevas demandas que emergen de una sociedad tecnológicamente más avanzada”.

La Constitución de Portugal de 1976 es la que tiene más relevancia dentro de esta etapa, pues inaugura una técnica regulativa que se repetirá en adelante, al concebir al medio ambiente en una triple dimensión de derecho subjetivo, deber individual e imposición a los poderes públicos. De este modo, al “derecho a un medio ambiente de vida humano saludable y ecológicamente equilibrado” se acompaña un “deber de defenderlo”. A su vez, y como tal derecho subjetivo, encierra una doble vertiente “negativa” y “positiva”. La primera significaría la obligación por parte del Estado de abstenerse de realizar actuaciones lesivas contra el ambiente (derecho de abstención). Desde la segunda perspectiva, se traduce en cuanto facultad para reclamar de los distintos poderes estatales una intervención positiva en defensa y promoción de los recursos naturales. (RUIZ RICO RUIZ, 2000, pág. 32)

En la tercera etapa se encuentra la reforma de la Constitución alemana y el constitucionalismo de nuevo cuño procedente de Ibero América y la antigua Europa del Este. En esta etapa la contribución más importante ha sido la que contiene la reforma de la Constitución alemana de 1994. Uno de los aspectos que sobresalen de esta reforma sería la declaración que se hace sobre los principales destinatarios del mandamiento constitucional. El constituyente alemán ha hecho una mención expresa de cada uno de los poderes del estado, en lo que sería un implícito reforzamiento de la obligación que a todos ellos incumbe en orden al cumplimiento de un deber de protección ambiental.

El constitucionalismo ambiental latinoamericano, como dice (BRANES, 2001, pág. 12), “no es un fenómeno nuevo, sino que se encuentra inserto dentro de una verdadera tradición constitucional de protección de los recursos naturales, que se remonta a la Constitución mexicana de 1917. Lo que es explicable en una región excepcionalmente rica en recursos naturales y cuyo desarrollo económico ha estado históricamente vinculado a la explotación de los mismos”. Sin embargo los principales cambios en materia ambiental en las constituciones latinoamericanas se dan en las décadas de los años 1970 y 1980, bajo la influencia de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el medio humano realizada en Estocolmo en 1972¹¹⁶ y el Informe Brundtland de 1987, y luego, en la década de los años 1990, bajo la influencia de la Conferencia de Río de 1992.

Por lo que antes de la Conferencia sobre Medio Humano de Estocolmo de 1972 ya existía preocupación de la comunidad internacional sobre problemas ambientales. FOY señala que “desde la óptica de las Naciones Unidas, fue en el año de 1949 cuando se realiza la primera conferencia sobre problemas ambientales en Lake Success (Nueva York), aunque entonces tuviera escasa resonancia. Al respecto es de señalar que entre los años 1949 y 1972 las cuestiones de carácter ecológico tuvieron su marco en la UNESCO, la cual luego de 1972, solo conserva dos proyectos importantes sobre el tema.

Es pues, luego de la Conferencia de Estocolmo de 1972 que “se fueron sucediendo casi imperceptiblemente la incorporación a las cartas magnas derechos, garantías, regulaciones,

principios, conceptos, normas genéricas o simplemente definiciones de medio ambiente (CASAUX, pág. 85)”.

Los principales cambios constitucionales son los siguientes: primero, se establece el deber del Estado de proteger en medio ambiente; luego, este deber se extiende a la sociedad en su conjunto y se autoriza restricciones al ejercicio de los derechos fundamentales; al mismo tiempo, se comienza a incorporar el derecho al medio ambiente apropiado junto con los demás derechos fundamentales y a garantizar su ejercicio; más tarde, se inicia el establecimiento de la vinculación que existe entre medio ambiente y desarrollo, prescribiéndose que la economía debe orientarse hacia un modelo de desarrollo sostenible; y, finalmente, se entra a regular la protección de ciertos componentes específicos del medio ambiente y a establecer ciertas bases constitucionales en temas específicos que serían desarrollados por la legislación ambiental¹³.

Si bien el tema que se viene tratando es el reconocimiento del derecho a un ambiente adecuado en las constituciones, es preciso señalar que “probablemente la primera regulación de un derecho subjetivo a disfrutar del medio ambiente la encontramos, en los EEUU, en la sección 101, inciso c, de la NEPA (Nacional Environmental Policy Act de 1969). El citado precepto establece “que cada persona tiene derecho a gozar de un ambiente sano y cada persona tiene la responsabilidad de contribuir a la preservación y mejoramiento del ambiente”. Como primer precedente en Ibero América, el art. 7 del Código colombiano Nacional de Recursos Naturales Renovables y Protección del Medio Ambiente, que establece: “toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente sano” (CANOSA USERA R. , 2000, pág. 87)

En el proceso de reconocimiento jurídico del derecho a gozar de un ambiente adecuado para el desarrollo de la persona no se puede dejar de mencionar el importante rol que ha desempeñado la comunidad científica, pues, como señala CANOSA, “son los especialistas en el estudio de la naturaleza y de los ecosistemas quienes han advertido de los peligros anejos a la explotación desmedida de los recursos naturales y ellos también quienes sugieren las soluciones técnicas pertinentes para combatir la contaminación o el cambio climático”; y, es por ello que, “el consenso científico es, sin duda, el primer paso para que las decisiones políticas para proteger el medio ambiente se formalicen, finalmente, en normas jurídicas.”

En el Perú. el constituyente de 1978, influenciado por el proceso de constitucionalización de los derechos ambientales, y más concretamente por el artículo 45° de la constitución española de 1978¹⁴ (Capítulo Tercero, “De los principios rectores de la política social y económica” del Título I, “De los derechos y deberes fundamentales”), e indirectamente por el artículo 66° de la Constitución de Portugal de 1976, incorpora en el texto constitucional el artículo 123°, que establece: 1) el “derecho a habitar en ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la preservación del paisaje y la naturaleza”; 2) junto al derecho establece que “Todos tienen el deber de conservar dicho ambiente” y 3) establece que “Es obligación del Estado prevenir y controlar la contaminación ambiental”.

Respecto de la disposición señalada, (CARO CORIA, 1999, pág. 66) sostiene que “la Carta del 1979, en la línea de la CE (Constitución Española), no estableció un derecho fundamental pero, a diferencia de la regulación española, el ambiente pudo protegerse a través de los procedimientos constitucionales de garantía”.

¹³ BRAÑES, Raúl. Op. cit. p. 13.

¹⁴ Constitución Española Artículo 45.

No se puede compartir dicha interpretación, pues si bien no estaba expresamente reconocido en la misma Constitución dentro del Título de los derechos fundamentales, sí lo estaba dentro de la Constitución, pero en el Capítulo II, “De los Recursos Naturales”, del Título III, “Del Régimen Económico. Tal reconocimiento le brindaba el carácter de fundamental, debido a que el artículo 4° extendía la categoría de derecho fundamental a cualquier otro derecho reconocido por la constitución, e incluso, que no esté reconocido expresamente pero que tenga naturaleza análoga o derive de la dignidad del hombre.

La ventaja esa disposición era que contenía, a diferencia de lo que sucede con la Constitución actual, una estructura similar a las que le sirvieron de base: 1) un derecho subjetivo a habitar en ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida (vertiente negativa del derecho); 2) deber de todos de conservar el ambiente y; 3) imposición de obligaciones de preservación del paisaje y la naturaleza y de prevenir y controlar la contaminación.

La Constitución de 1993 hace mención al derecho a “gozar” de un ambiente “equilibrado y adecuado”, mientras que la Constitución de 1979 mencionaba un derecho a “habitar” en ambiente “saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado”.

El reconocimiento de un derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida en la Constitución Política del Perú de 1993, al igual que la anterior, se produce por un fenómeno de seguir la nueva corriente constitucional y no necesariamente a la necesidad de hacerlo como respuesta a nuevas aspiraciones sociales y a la presión ejercida por ellas. Como se mencionó anteriormente, muchos de los derechos constitucionales son producto de un fenómeno de copia de textos constitucionales extranjeros.

Sin embargo, aun cuando el reconocimiento constitucional de nuevos derechos “ha planteado con toda crudeza la problemática del diseño de mecanismos eficaces de garantía” no puede dejar de reconocerse sus ventajas.

Una de las principales ventajas radica en el reconocimiento de la obligación del Estado de tomar en cuenta la protección del derecho como un factor adicional en las políticas públicas que, efectiva o potencialmente, interfieran en el medio ambiente. Las políticas públicas deben tomar en cuenta el interés ambiental en su verdadera dimensión: expresión de la dignidad humana y conforme a la realidad en la que se pretende hacerlo eficaz.

Otra de las ventajas del reconocimiento constitucional a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida radica en que, aun cuando su protección efectiva, es decir, su eficacia sea reducida bajo la realidad actual, garantiza que quien se sienta lesionado en su derecho tenga la posibilidad de defenderlo frente al estado y a los particulares. Será cada vez más eficaz el derecho constitucional a gozar del ambiente adecuado a medida que se vaya generalizando la necesidad de protección del ambiente (CORILLOCLA TERBULLINO, 2006).

Es en este sentido que, El Tribunal Constitucional reconoce que el derecho a que el medio ambiente se preserve (como contenido del derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la persona) entraña obligaciones ineludibles no sólo para los poderes públicos, sino que alcanzan también a los particulares, “y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente”¹⁵.

¹⁵ Sentencia del Tribunal Constitucional sobre el Expediente N° 0048-2004-PI/TC, fundamento 17.

2.4.5. Políticas Públicas en materia del servicio de transporte público sostenible.

2.4.5.1. Decreto supremo N° 004-2017- MTC. Reglamento de Protección ambiental para el Sector Transportes.

2.4.5.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible, aprobado mediante Ordenanza Provincial N° 257-00- CMPP de fecha 03 de diciembre del año 2018.

Mediante la cual La Municipalidad Provincial de Piura, el Banco Alemán de Desarrollo KfW y CAF – Banco de Desarrollo de América Latina, en un esfuerzo conjunto para migrar a un modelo de movilidad urbana sostenible, se comprometieron en desarrollar el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible, dentro del conjunto de acciones identificadas a financiar por el Latin American Investment Facility de la Comisión Europea, administrado por KfW y ejecutado por CAF, la misma que fue aprobado mediante Ordenanza Provincial N° 257-00- CMPP de fecha 03 de diciembre del año 2018.

Por lo que para dicha política pública, propone la reestructuración del sistema actual del transporte público de la provincia de Piura, con la implementación de un sistema de transporte público masivo que brinde a los piuranos un modo de transporte seguro, eficiente, confiable y asequible para toda la población. De igual forma debe fomentar el desarrollo ordenado y sostenible de las ciudades, reduciendo la congestión en las vías y las emisiones de GEI y material particulado.¹⁶

Asimismo el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible contiene 3 metas estratégicas para alcanzar el objetivo general: sistemas de movilidad sostenibles, gestión eficiente y vías seguras. Éstas se complementan con 3 estrategias transversales –cambio climático, accesibilidad y marco institucional y normativo que interactúan en todo momento con las acciones relacionadas a la planificación, diseño, implementación, gestión y evaluación de las soluciones planteadas

Dicho documento apuesta por un sistema de transporte público consistente en un sistema de transporte público masivo del tipo BHLS, Bus with High Level of Service (autobús de alto nivel de servicio), bajo el enfoque de mejorar la experiencia del viajero, brindando mayor comodidad, accesibilidad y confiabilidad.

Las principales características del sistema BHLS son:

- Pistas de prioridad bus del lado derecho de la vía.
- Ascenso y descenso de pasajeros del lado derecho.
- Pago con tarjeta sin contacto. Sistema de ayuda a la explotación del servicio (SAE).
- Servicio de información al usuario.
- Sistema integrado: esquema de trasbordos. Accesibilidad universal en estaciones y autobuses.

Finalmente dicha política pública arriba a las conclusiones siguientes:

- El crecimiento urbano y el aumento en el tamaño de las ciudades de la provincia de Piura han promovido indirectamente la motorización, tanto privada como en modos de

¹⁶ Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible Para la Provincia de Piura.

- transporte menor, contribuyendo a disminuir la eficiencia de los modos de transportes más sostenibles, como caminar, usar la bicicleta o aumentar la demanda del transporte público masivo.
- El desarrollo de las ciudades con modelos urbanos expansivos y de baja densidad poblacional han demostrado estar relacionados con los problemas que genera la movilidad (congestión vehicular, incremento de la motorización, baja calidad del aire, ruido, problemas de salud, entre otros) y la provincia de Piura no está exenta de ello.
 - La existencia de un instrumento de planificación, el PMMUS, orientado a reducir las externalidades supone una gran oportunidad para la provincia pero para ser aprovechada se deben crear las condiciones adecuadas. Las metas, estrategias, acciones y proyectos del PMMUS abordan la movilidad como un sistema que abarca no solamente la infraestructura, sino también las instituciones, **la normatividad** y, sobre todo, las personas, en soluciones para todos los distritos que componen la provincia de Piura, considerando sus condiciones locales.
 - El enfoque del PMMUS, orientado a mejorar la movilidad de las personas, se logra a través de la inclusión social y el derecho a que todos, sin importar sus condiciones económicas o sociales, tengan acceso a un modo de transporte de calidad que les permita llegar de forma confiable y segura a sus destinos, tomando la seguridad vial y la accesibilidad (a equipamientos y a la infraestructura) como elementales presentes en todos los planes sectoriales.
 - Este cambio modal, es decir, que más personas elijan los modos de transporte más sostenibles, sucederá en la medida que los planes sectoriales se desarrollen.
 - La construcción de las redes peatonales hará más atractivo caminar de forma voluntaria y no obligada, a la vez que promoverá la actividad económica y la convivencia social.
 - El desarrollo de las redes ciclistas brindará seguridad a las personas que decidan utilizar la bicicleta como un medio de transporte debido a su bajo costo y alta eficiencia.
 - La implementación de los sistemas de foto-infracción hará que se respeten los límites de velocidad y generará ingresos que podrán ser utilizados para invertir en el mantenimiento de la infraestructura.
 - El sistema de semaforización inteligente reducirá los siniestros en intersecciones conflictivas, agilizará el tráfico vehicular y permitirá la operación eficiente del sistema de transporte público masivo.
 - El mayor uso del transporte público disminuirá la congestión en las calles y mejorará la accesibilidad entre orígenes y destinos.
 - Además de los beneficios descritos, los niveles de emisiones disminuirán, combatiendo el cambio climático y mejorando la salud pública.
 - La puesta en marcha de las acciones requerirá liderazgo y compromiso por parte de las autoridades provinciales, pero también estrategias de socialización con la ciudadanía y la inclusión de los actuales prestadores de los servicios de transporte. La experiencia de otras ciudades que están transformando su transporte debe ser aprovechada para garantizar la correcta implementación del PMMUS en Piura.

- Los procesos de participación ciudadana serán elementos fundamentales en el desarrollo de todos los proyectos, no sólo por las afectaciones que generan las construcciones de infraestructuras, sino también porque significan cambios culturales y en las costumbres de sus habitantes, que deberán considerarse para que, sin perder los objetivos o cambiar la orientación de los proyectos, estos puedan desarrollarse de forma transparente y participativa.
- Ante un panorama tendencial de aumento de problemas en materia de movilidad y sus externalidades, la sociedad demandará mejores servicios. Por ello, seguir la estrategia planteada por el PMMUS, permitirá que la provincia de Piura disminuya las externalidades, eleve sus niveles de competitividad y mejore la calidad de vida de sus habitantes.

2.4.6. Regulación específica sobre Transporte Público en la provincia de Piura.

2.4.6.1. Ordenanza Provincial N° 257-00- CMPP, de fecha 03 de diciembre del año 2018 que aprueba el Plan de movilidad urbana sostenible.

2.4.6.2. Ordenanza Provincial N° 92-00- CMPP de fecha 02 de mayo del año 2012, que aprueba el Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros para la ciudad de Piura.

2.4.6.3. Ordenanza Provincial N° 242-00-CMPP de fecha 22 de junio del año 2018.

2.4.7. Ámbito de Competencias de entidades estatales.

2.4.7.1. Numeral 1.2. del artículo 81° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades:

El cual reconoce que las municipalidades provinciales son competentes para normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.

2.4.7.2. Inciso a) numeral 1) del Artículo 17 de la ley 27181 Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas: a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.

2.4.7.3. Artículo 11 del Reglamento Nacional de Administración de transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009.

Artículo 11: Competencia. De los gobiernos provinciales.

Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la

Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte.

2.4.7.4. Artículo 120 del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Artículo 120.- Restricciones a la circulación por congestión vehicular o contaminación. La Autoridad competente, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación, puede prohibir o restringir la circulación de vehículos o tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas.

2.5. HIPÓTESIS

2.5.1. Hipótesis General

La carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura, si incrementaría la contaminación ambiental toda vez que al existir tal déficit en su regulación no permite cautelar y disminuir los niveles de contaminación ambiental y sus incidencias en la calidad de vida de su población.

2.5.2. Hipótesis Específica

Debido a que existe una agudización de la situación ambiental actual en la provincia de Piura por falta de mecanismos de control y regulación en su transporte público, sería posible incorporar criterios adecuados de asignación de responsabilidad por contaminar, así como nuevos tipos de energías no contaminantes y otras iniciativas biosostenibles.

2.5.3. Operacionalización

Variable	Dimensiones	Definición Conceptual	Indicadores	Fuentes
VI: La carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio público del transporte a nivel de la Provincia de Piura.	VI₁ Servicio Público	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Constituye una prestación de interés comunitario, que explicita las funciones y fines del Estado de ejecución por sí o por terceros bajo fiscalización estatal. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interés ➤ Comunitario ➤ Estado ➤ Terceros ➤ Fiscalización ➤ Estatal 	DOCTRINA
	VI₂ Transporte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro o conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Acto ➤ Consecuencia ➤ Trasladar ➤ Procesos ➤ Desplazamiento ➤ Comunicación 	DOCTRINA

<p>VD: si incrementaría la contaminación ambiental toda vez que al existir un déficit en su regulación no permite cautelar y disminuir los niveles de contaminación ambiental y sus incidencias en la calidad de vida de su población.</p>	<p>VD₁ Contaminación ambiental</p>	<p>➤ Se produce cuando el hombre introduce en el ambiente, directa o indirectamente, agentes físicos, químicos, biológicos o una combinación de éstos; en cantidades que superan los límites máximos permisibles o que permanecen por un tiempo tal, que hacen que el medio receptor adquiera características diferentes a las originales, resultando perjudiciales o nocivas para la Naturaleza, la salud humana o las propiedades.</p>	<p>➤ Hombre ➤ Ambiente ➤ Agentes físicos ➤ Químicos ➤ Biológicos ➤ Límites ➤ Tiempo ➤ Medio receptor ➤ Perjudiciales ➤ Nocivos ➤ Naturaleza ➤ Salud ➤ Humana ➤ Propiedades</p>	<p>DOCTRINA: ANDALUZ WESTREICH ER, Carlos (2006). Manual de Derecho Ambiental</p>
	<p>VD₂ Calidad de Vida</p>	<p>➤ Es un concepto que se refiere al conjunto de condiciones que contribuyen al bienestar de los individuos y a la realización de sus potencialidades en la vida social</p>	<p>➤ Condiciones ➤ Individuos ➤ Vida social</p>	<p>DOCTRINA</p>
	<p>VD₃ Población</p>	<p>➤ Expresa el acto de poblar, de dotar de habitantes a un territorio, pero en el sentido científico indica más bien, el resultado de este acto, es decir, el conjunto de habitantes de un país o territorio, política, administrativamente o socialmente determinada.</p>	<p>➤ Poblar ➤ Habitantes ➤ Territorio ➤ Científico ➤ Acto ➤ Habitantes ➤ País ➤ Territorio ➤ Política ➤ Socialmente</p>	<p>DOCTRINA. Diccionario Jurídico La voz del Derecho</p>

Hipótesis Específica

Variable	Dimensiones	Definición Conceptual	Indicadores	Fuentes
VI: Debido a que existe una agudización de la situación ambiental actual en la provincia de Piura por falta de mecanismos de control y regulación en su transporte público.	VI₁ Situación Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ➤ hace referencia al estado del ambiente, en espacios determinados y atendiendo a tiempos concretos. Una situación ambiental da cuenta de las condiciones del espacio físico, del espacio geográfico, del espacio ecológico y en general del espacio ambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Estado ➤ Ambiente ➤ espacios ➤ Tiempos ➤ condiciones ➤ espacio físico ➤ espacio geográfico ➤ ecológico ➤ espacio ambiental 	DOCTRINA
	VI₂ Mecanismos de control y regulación	<ul style="list-style-type: none"> ➤ un mecanismo de control se ejecuta cuando se traza una línea o se empela una guía para obtener la forma deseada de un objetivo, los mecanismos de regulación consisten en seguir la línea trazada y corregir los posibles desvíos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mecanismo ➤ Línea ➤ Guía ➤ Objeto ➤ Desvíos 	DOCTRINA
	VI₃ Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transporte ➤ Pasajeros ➤ Privado ➤ Público ➤ Horarios ➤ Rutas ➤ Operador ➤ Intervención ➤ Gobierno 	DOCTRINA

VD: sería posible incorporar criterios adecuados de asignación de responsabilidad por contaminar, así como nuevos tipos de energías no contaminantes y otras iniciativas biosostenibles	VD₁ Responsabilidad	La responsabilidad es el cumplimiento de las obligaciones o cuidado al hacer o decidir algo, o bien una forma de responder, que implica el claro conocimiento de que los resultados de cumplir o no las obligaciones, recaen sobre uno mismo	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Obligaciones ➤ Responder ➤ Conocimiento ➤ Resultados ➤ obligaciones 	DOCTRINA
	VD₂ Contaminación	La contaminación es la introducción de sustancias u otros elementos físicos en un medio que provocan que este sea inseguro o no apto para su uso. El medio puede ser un ecosistema, un medio físico o un ser vivo. El contaminante puede ser una sustancia química, energía. Es siempre una alteración negativa del estado natural del medio, y por lo general, se genera como consecuencia de la actividad humana considerándose una forma de impacto ambiental.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sustancias ➤ Físicos ➤ Inseguro ➤ Ecosistema ➤ Medio físico ➤ Sustancia química ➤ Energía ➤ Actividad humana ➤ Impacto ambiental 	DOCTRINA
	VD₃ Energías no contaminantes	Se conoce como energías limpias o energías verdes a aquellas formas de obtención de energía que producen un mínimo o nulo impacto ecológico en el medio ambiente, durante sus procesos de extracción y generación. Es decir, se trata de energías ecológicas o eco-amigables.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Energías ➤ Ecológico ➤ Medio ambiente ➤ Extracción ➤ Eco- amigables 	DOCTRINA
	VD₄ Biosostenibles	Relativo a conservar y proteger el medio ambiente de forma indefinida.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conservar ➤ Medio ambiente. 	DOCTRINA

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. Enfoque y diseño.

La presente tesis es de carácter cualitativo, porque tiene como finalidad identificar y analizar la regulación del servicio público del transporte en la provincia de Piura, y su incidencia en el medio ambiente, además de ello se propone identificar y dar opiniones respecto de la puesta en marcha de mecanismos que contribuyan a disminuir la contaminación ambiental y la mejora de vida de sus habitantes. Toda vez que a través del carácter cualitativo se busca comprender una realidad determinada.

El diseño de investigación es cualitativo y Documental, porque los datos que servirán para poder responder al problema de investigación, consiste en un proceso fundado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales como son: impresas, audiovisuales o electrónicas.

3.2. Sujetos de la investigación.

En la presente investigación ha encuestado al Director General de Transporte de la Municipalidad provincial de Piura, al Gerente De Transporte de la Municipalidad Provincial de Piura, así como a un experto en temas de transporte de la provincia de Piura.

3.3. Métodos y procedimientos.

➤ Empírico: Mediante el cual, a base de experimentación y recojo de información, de la misma forma con la observación de los datos obtenidos, se podrá llegar a una conclusión acertada, respecto al problema planteado.

➤ Método Analítico Sintético: Analizando la doctrina, legislación nacional e internacional obtenida sobre el particular, para de esta manera proponer nuevos mecanismos en la regulación del servicio público del transporte para controlar y disminuir la contaminación ambiental en la provincia de Piura.

➤ Método deductivo Inductivo: Mediante el cual se establecerán determinadas conclusiones partiendo del análisis del marco legal de las normas a nivel provincial para con ello determinar nuevos mecanismos en la regulación del servicio público del transporte para controlar y disminuir la contaminación ambiental en la provincia de Piura.

➤ El procedimiento utilizado en la presente investigación es el de Análisis documental – bibliográfico; a fin de fundamentar científicamente nuestra investigación se hará uso de libros, informes, estadísticas, periódicos, revistas y publicaciones. De esta forma, los datos obtenidos se analizarán detalladamente con la finalidad de dar validez a la hipótesis planteada.

3.4. Sujetos de la investigación.

En la presente investigación se analiza a los actores que intervienen en la realización del servicio del transporte público en la provincia de Piura.

3.5. Métodos y procedimientos.

➤ **Empírico:** Mediante el cual, a base de experimentación y recojo de información, de la misma forma con la observación de los datos obtenidos, se podrá llegar a una conclusión acertada, respecto al problema planteado.

3.6. Técnicas e instrumentos.

La técnica a emplearse en la presente investigación será aquella que tenga como exclusividad los documentos, a fin de analizar minuciosamente la información doctrinaria y sobre todo legislativa sobre el tema objeto de investigación, por lo que se empleará lo siguiente:

➤ **Fichaje:** a través del Fichaje Bibliográfico se compilará todo lo que se ha escrito directa o indirectamente sobre la contaminación ambiental a consecuencia del servicio público del transporte, asimismo sobre la observancia de mecanismos que contribuyen a un medio ambiente sostenible, regulada en nuestra normativa provincial de Piura, sus críticas y defensas, llegando a tener una postura respecto a la investigación.

➤ **Recolección y Análisis de datos:** por medio de esta técnica se analizará minuciosamente la información doctrinaria y legislativa sobre el tema objeto de nuestra investigación.

La información que se recopilará se procesará de acuerdo a los logros obtenidos mediante las técnicas, fuentes e instrumentos empleados para la recolección de la información. De la misma forma los datos obtenidos se analizarán detalladamente con la finalidad de dar validez a la hipótesis que ha sido planteada.

3.7. Aspectos éticos.

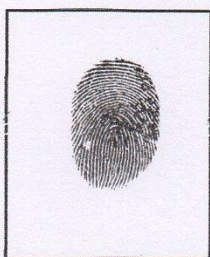
ASPECTOS ÉTICOS

UNP-VRI-OCIN-DJ-Nº... /201_

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACION

Yo: **PEDRO SOSA AQUINO** identificado con CU/DNI Nº **47186936**, en la condición de Estudiante Egresado, de la Facultad de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**, Escuela Profesional de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS** y domiciliado en CALLE EL CARMEN Nº 197 VILLA PEDREGAL GRANDE, Distrito de CATACAOS, Provincia de PIURA y Departamento de PIURA, Celular: 978829209, Email: **pedrososa_92@hotmail.com**

DECLARO BAJO JURAMENTO: que el trabajo de investigación que presento a la Oficina Central de Investigación (OCIN), es original, no siendo copia parcial ni total de un trabajo de investigación desarrollado, y/o realizado en el Perú o en el Extranjero, en caso de resultar falsa la información que proporciono, me sujeto a los alcances de lo establecido en el Art. Nº 411, del código Penal concordante con el Art. 32º de la Ley Nº 27444, y Ley del Procedimiento Administrativo General y las Normas Legales de Protección a los Derechos de Autor. En fe de lo cual firmo la presente.



Piura, 21 de Octubre del 2019

A blue ink signature of Pedro Sosa Aquino, written over a horizontal dashed line.

DNI Nº 47186936

Artículo 411.- El que, en un procedimiento administrativo, hace una falsa declaración en relación a hechos o circunstancias que le corresponde probar, violando la presunción de veracidad establecida por ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años.

Art. 4. Inciso 4.12 del Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales –RENATI Resolución de Consejo Directivo Nº 033-2016-SUNEDU/CD

CAPÍTULO IV: PROBANZA DE HIPÓTESIS

4.1. PROBANZA JURIDICO SOCIAL- DOCTRINAL.

Para la presente investigación analizaremos

PRIMERO: Existe la carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura que incrementan la contaminación ambiental.

Actualmente las ciudades crecen a pasos agigantados, Este crecimiento económico, urbano y poblacional incrementa la necesidad de abastecimiento, así como la demanda de productos y servicios, ocasionando todo ello como resultado un aumento importante en la prestación del servicio de transporte público que se realiza dentro de una región. Concretamente en la provincia de Piura, de acuerdo con los datos del INEI, Instituto Nacional de Estadística e Informática, la población urbana ha crecido de forma prácticamente constante desde el año 1940, aumentando hasta el año 2007 en casi un 800%. Y de acuerdo con las proyecciones de población el 2017, se ha generado un aumento de un 26% de la población, en relación a la del año 2007.

De acuerdo con las Naciones Unidas, el mayor inconveniente de este aumento poblacional es la generación de los problemas de contaminación, congestión, y el deterioro de la infraestructura. Es así como para crear ciudades con visión, el crecimiento que se genera debe ser sostenible, de forma que tanto las generaciones actuales como futuras cuenten con los recursos necesarios para satisfacer sus propias necesidades.

Como enfoque hacia un crecimiento y una movilidad sostenible se pretende favorecer el cambio modal, reduciendo el uso del vehículo privado, fomentando el transporte no motorizado y el transporte público, debiendo cumplir, este último con características técnicas de sus vehículos prestadores del servicio, que garanticen la mínima contaminación ambiental, requisito que se debe priorizar al momento de las concesiones de las rutas. Esto supone, en el caso de la Provincia de Piura, en invertir la situación actual, donde el tránsito rodado es el protagonista del transporte migrando a un enfoque de movilidad sostenible.

Es de señalar que, con relación al tema de la infraestructura vial, La provincia de Piura se caracteriza por su modelo de diseño vial orientado al transporte privado, lo que se traduce en infraestructura nula o inadecuada para el empleo de modos sostenibles. A pesar de ello, los viajes caminando tienen una participación del 14% de la movilidad global de la Provincia, es decir, el modelo actual con el que se han diseñado y construido las vialidades en la Provincia responde a la priorización de los modos motorizados, por ello la infraestructura peatonal presenta condiciones inaceptables para el desarrollo adecuado de la movilidad peatonal.

Siendo el caso que, de la red vial en la provincia el 44% tiene veredas, el 36% no cuenta con veredas y el 13% están incompletas, aunado a ello se tiene que existe una falta de control en relación a la utilización de estacionamientos o paraderos informales que contribuyen a la congestión vehicular.

De la misma forma se tiene que, con relación a la movilidad ciclista, en la provincia de Piura la movilidad ciclista tiene una participación prácticamente inexistente, de 0.75% del total de los viajes y en las vías una presencia menor a 1% de los vehículos aforados.

Actualmente, la bicicleta no se encuentra considerada como una alternativa para realizar viajes ni existe regulación legal al respecto. Es por ello por lo que la infraestructura para dicho modo no se encuentra desarrollada, situación que inhibe más el uso de la bicicleta.

Otro gran reto en materia de transporte público a nivel de la provincia de Piura es la implementación de la Política Pública para facilitar e incentivar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos, los mismos que serán utilizados en el servicio de transporte público, y su infraestructura de abastecimiento, conforme lo ha planteado el Ministerio de Energía y Minas mediante la RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 250-2019-MINEM/DM, de fecha 28 de agosto del 2019, mediante la cual Autorizar la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba “Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento” y su Exposición de Motivos.

Entre los considerados de la resolución ministerial N° 250-2019-MINEM/DM se destaca que resulta necesaria la aprobación de un cuerpo normativo para facilitar el desarrollo de vehículos de transporte terrestre energéticamente más eficientes, teniendo en cuenta que en Perú rige la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía (Ley N° 27345) y se ha ratificado el Acuerdo de París mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE, en virtud al compromiso adquirido por el Perú con las Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional, presentado en la COP21 en diciembre del 2015

Cabe recordar que la Ley N° 27345 declara de interés nacional la promoción del uso eficiente de la energía para asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional, reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos

Es en sentido que el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos deberá derivar en un menor impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en el sector transporte público.

Por lo que en el referido Proyecto de Decreto Supremo anteriormente señalado establece en su Artículo 1° que el presente Decreto Supremo tiene como objetivo:

1. **Declarar de interés nacional y necesidad pública** la promoción de los vehículos eléctricos e híbridos, así como de su infraestructura de abastecimiento.
2. **Promover el desarrollo de un parque vehicular compuesto de vehículos eléctricos e híbridos**, estableciendo las condiciones habilitantes para el desarrollo de infraestructura de abastecimiento relacionada con estos vehículos.
3. Establecer las políticas de promoción del mercado de vehículos eléctricos e híbridos, así como de su infraestructura de abastecimiento.

Asimismo dicho Proyecto de Decreto supremo tiene como finalidad el uso eficiente de los recursos energéticos mediante la promoción de condiciones favorables para el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos, reduciendo el consumo de combustible fósil en el país, contribuyendo a la disminución de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, coadyuvando al cumplimiento de los compromisos internacionales en materia ambiental ratificados por el Perú y la reducción de daños en la salud pública.

No esta demás decir que tal cuerpo normativo en su Título X relacionado a la Promoción de los Vehículos Eléctricos e Híbridos en el sector Transporte Público señala que Las entidades que concesionen o autoricen los servicios de transporte público de personas, incentivan la inclusión de vehículos eléctricos e híbridos en sus procesos de licitación.

Por lo que, en base a lo antes señalado y teniendo en cuenta que a la fecha el **Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura** no ha sido actualizado desde el año 2013, hace que sea necesario su actualización implementando este tipo de políticas públicas, como por ejemplo incentivar la utilización de vehículos eléctricos e híbridos, planteando que al momento del desarrollo de las concesiones de las rutas, las empresas que brindaren el servicio de transporte público y que en cuyas flotas de vehículos incorporen vehículos eléctricos e Híbridos o vehículos que tengan características menos contaminantes, se le otorgue un puntaje adicional para que se le otorgue la concesión de la ruta.

En el Perú, a la fecha ya se cuenta con buses eléctricos, por lo que Simone Tripepi, jefe de Enel X para Sudamérica, reveló que el bus que entrará al transporte público limeño será de la marca BYD y contará con aire acondicionado, wifi y cargadores para smartphone.

De la misma forma el gerente general de Enel X Perú explicó que, para lograr un incremento en las inversiones en movilidad eléctrica, es necesario realizar cambios en el marco regulatorio de las concesiones de transporte público. Indicó que actualmente las concesiones tienen un periodo de duración de muy corto plazo, cuando el modelo de inversión en buses eléctricos está proyectado para 12 años.

Este problema desincentivaría el interés de los operadores de transporte público por renovar su flota con buses eléctricos, pues se "necesita una avalación a doce años porque la tecnología inicial es más cara, pero los costos de operación son mucho más baratos".

En este sentido el presidente de Osinergmin Daniel Schmerler señaló que el ingreso de vehículos eléctricos al país tiene en ese espacio una interesante oportunidad para masificarse y beneficiar a millones de ciudadanos. Consideró que la electromovilidad se masifica en el mundo y Perú no puede permanecer ajeno, por lo cual el Ministerio de Energía y Minas ya dio un importante paso al publicar el proyecto de decreto supremo para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos, así como su infraestructura, indicando también que los vehículos eléctricos contribuirán en reducir el nivel de contaminantes en el aire. Toda vez que estas unidades operan con una tecnología completamente distinta a la de los vehículos convencionales, no emiten gases, son silenciosos, tienen un bajo costo de operación y mantenimiento, y son más eficientes. Estas características los convierten en una alternativa para la modernización del transporte en el mundo.

Por lo que, Daniel Schmerler comentó que el Perú será inevitablemente parte de un proceso de transición tecnológica en la industria energética que ocurre en todo el mundo, y cuyo uno de sus hitos es la implementación de un parque automotor impulsado por electricidad sosteniendo que la electromovilidad es una tendencia global que permitirá contar con un transporte eficiente, moderno, organizado, seguro y menos contaminante, en beneficio de todos los peruanos y de las generaciones futuras.

Asimismo, conforme lo señala el Presidente de la Comisión de Transporte de la Provincia de Piura **Daniel Verástegui Urbina**, al estar desactualizado el Plan Regulador de Rutas, actualmente se evalúa el **crecimiento poblacional** de la provincia, así como las zonas que en el 2013 no fueron atendidas con la concesión de rutas, ocasionando todo ello que se incremente la utilización del servicio de vehículos motorizados como por ejemplo el servicio de taxi informal, y vehículos menores, por lo que se hace necesario atender con el servicio del transporte público en dichas zonas a través de nuevas concesiones de rutas, ello en base a lo que plantea la política pública de Movilidad Urbana Sostenible, donde conforme a lo que señala la pirámide mundial del transporte, el servicio del transporte Público debe ser priorizado.

Otro punto importante para la puesta en marcha de los vehículos eléctricos para la prestación del servicio público del transporte es el precio de dichos vehículos, Dado que la tecnología aún es nueva un bus eléctrico puede costar US\$300 mil, mientras que uno a diésel es US\$100,000 más económico. Por lo que se hace necesario que el gobierno central incorpore un marco normativo respectivo, que incentive la adquisición de autos eléctricos, en el cual considere la necesidad de entregar un bono como ayuda económica para sus potenciales compradores.

SEGUNDO: Hay una agudización de la situación ambiental actual generada por la falta de algunos mecanismos de regulación en el servicio Público del transporte en la provincia de Piura.

Respecto a ello se debe señalar que la Municipalidad Provincial de Piura con el Banco Alemán de Desarrollo KfW y CAF – Banco de Desarrollo de América Latina, en un esfuerzo conjunto para migrar a un modelo de movilidad urbana sostenible elaboraron un diagnóstico ambiental y de la calidad del aire, en la cual se señala que:

En la provincia de Piura el transporte (público y privado) es el principal contribuyente a la emisión de contaminantes y GEI., la carencia de sistemas de medición de la calidad del aire impide conocer con certeza los niveles de contaminantes que existen en la provincia, de acuerdo con las mediciones consultadas, la calidad del aire en Piura supera los límites máximos recomendados, en: · 200% para PM10. · 148% de PM2.5. · 82% de dióxido de azufre. · 20% de Ozono. · 100% de dióxido de nitrógeno. Situación que, de continuar, generará afectaciones graves a la salud de los ciudadanos, de la misma forma se señala que las mototaxis no cuentan con tecnologías que ayuden a reducir la emisión de contaminantes, por lo que urge la necesidad de incentivar el uso de un servicio de transporte público que tenga características menos contaminantes con el medio ambiente; es por ello que ante la gran presencia de mototaxis en las calles, este modo debe ser uno de los que más daños provoquen a la salud.

Asimismo dicho diagnóstico que se encuentra dentro del denominado PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE señala que a la fecha no se cuenta con programas ambientales u órgano supervisor para la medición de emisiones contaminantes de los vehículos. Dicho documento señala además que debido a que la capacidad de las unidades de transporte público es baja, ello provoca mayor contaminación tanto ambiental como auditiva, debido a la necesidad de emplear un mayor número de vehículos.

El ruido vehicular en la ciudad de Piura, proviene de varias fuentes y diversos hábitos perniciosos: uso de tubos de escape y silenciadores oxidados, uso indiscriminado de claxon, manejo deportivo de motocicletas y autos en nuestras calles, arranques y paradas bruscas, así como el uso del acelerador para llamar la atención e impaciencia en el semáforo (Badajoz, 2001).

Dentro del Informe de monitoreo de ruido ambiental en la ciudad de Piura del año 2014 (Informe n° 401-2014-OEFA/DE—SDCA) elaborado por el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA, concluye que de los niveles de ruido obtenidos en los 17 puntos de monitoreo correspondientes a la zona de aplicación comercial en la ciudad de Piura, 15 puntos superan los niveles de presión sonora establecidos en la Ordenanza Municipal 095-00CMPP (OEFA, 2014).

Por lo que se hace necesario actualizar la regulación legal de transporte público de nivel provincial con la finalidad incorporar mecanismos que disminuyan el nivel de contaminación ambiental, y que en este sentido, conforme lo que señala el consultor en Movilidad y Transportes Sostenible de Colombia, Alexander Montenegro López, Piura podría ser considerada dentro de un programa denominado bonos de carbono si lograra reducir la emisión de gases de monóxido de carbono a la atmósfera producida por los vehículos del transporte público.

“La disminución de gases de monóxido de carbono podría permitir que la ciudad ingrese a un programa denominado bonos de carbono, el cual consiste en que la Organización Mundial de Las Naciones Unidas realice una devolución de dinero para la inversión de otros proyectos

siempre y cuando se haya reducido la contaminación ambiental debido a un transporte más ordenado”, indicó.

En un recorrido por las principales calles de la ciudad de Piura, el especialista realizó un diagnóstico del transporte público en donde identificó varias deficiencias en el sistema de transporte de Piura.

Uno de ellos es la falta de semáforos en varios puntos, pasos peatonales, señalización, falta de control ciudadano, carente infraestructura semafórica de la ciudad, entre otros, y la contaminación por la pésima calidad de combustible, por lo que se hace necesario la utilización de tipos de energías menos contaminantes para la prestación del servicio público, requisito que debe estar estipulado en los contratos de concesión.

CONCLUSIONES

1. La Constitución Política del Perú reconoce en su artículo 2 inciso 22, en calidad de derecho fundamental el atributo subjetivo de “gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida de la persona”.
2. La contaminación ambiental es un problema latente a nivel mundial, y es la realización del servicio público del transporte una de las actividades más contaminantes en la actualidad, siendo que la provincia de Piura también contribuye a tal problemática.
3. En la actualidad la provincia de Piura cuenta con una regulación legal de su transporte Público desactualizado, siendo que su principal instrumento de regulación como es el **Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura** no se ha actualizado desde su puesta en vigencia el año 2013.
4. Por lo que al estar desactualizada su regulación legal relacionado con el servicio del transporte público, la misma no prevé mecanismos que incentiven a la puesta en marcha de un tipo de transporte público sostenible, que tenga por objetivo la contaminación mínima del medio ambiente y por consiguiente una mejor calidad de vida para sus habitantes.
5. Asimismo dicha regulación legal no prevé incentivos económicos para aquellas empresas que al brindar el servicio Público del Transporte en la Provincia de Piura se adecuen a estándares de calidad ambiental, reduciendo los niveles de contaminación ambiental.
6. En la actualidad en la provincia de Piura la infraestructura de la ciudad está diseñada para un transporte básicamente motorizado, por lo que no se cuenta con un tipo de infraestructura que aliente al desarrollo de la actividad peatonal y ciclista.

RECOMENDACIONES

1. Tomando en cuenta que el Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros Para la Ciudad de Piura no ha sido actualizado desde el año 2013, hace que sea necesario su actualización implementando políticas públicas, como por ejemplo incentivar la utilización de vehículos eléctricos e híbridos en el transporte público, planteando que al momento del desarrollo de las concesiones de las rutas, las empresas que brindaren el servicio de transporte público y que en cuyas flotas de vehículos incorporen vehículos eléctricos e Híbridos o vehículos que tengan características menos contaminantes, se le otorgue un puntaje adicional para que se le otorgue la concesión de la ruta.
2. Para incentivar el cambio del servicio de transporte público actual hacia un servicio de transporte público sostenible, con estándares de calidad ambiental y con una mínima contaminación se debe implementar un Bono de Incentivo, traducido en una reducción porcentual del pago de las tasas a aquellas empresas que se les otorgue las licencias para que brinden dicho servicio y que cumplan con los estándares de calidad, ello regulado a través de una ordenanza provincial.
3. Mejorar la infraestructura de la ciudad, para que la misma incentive otras formas de transporte sostenible, como el ciclismo y la caminata, ya que a la fecha la infraestructura del transporte está diseñada para un transporte motorizado.
4. Realizar campañas informativas destinadas tanto a los representantes de las empresas del servicio de transporte público como a la ciudadanía en general de los beneficios de la implementación de políticas públicas en materia de transporte sostenible, como por ejemplo la utilización de energías menos contaminantes.
5. se debe implementar una política de masificación del transporte público en vehículos de mayor capacidad, toda vez que el mayor uso de este tipo de vehículos disminuirá la congestión en las calles y mejorará la accesibilidad entre orígenes y destinos, pero que el mismo debe cumplir con estándares de calidad ambiental.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDALUZ WESTREINCHER, C. (2006). Manual de Derecho Ambiental. En C. ANDALUZ WESTREINCHER, *Manual de Derecho Ambiental*. (Segunda Edición ed., pág. 61). Lima: PROTERRA.
- BORJAS, G. (2013). *Análisis, Diseño e Implementación de Un Sistema de Información Para la Administración de Horarios y Rutas en Empresas de Transporte Público*. Tesis para optar el título de abogado., PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU, LIMA.
- BRAÑES, R. (2001). "Informe sobre el desarrollo del Derecho Ambiental Latinoamericano, su aplicación después de diez años de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo". En R. BRAÑES, *"Informe sobre el desarrollo del Derecho Ambiental Latinoamericano, su aplicación después de diez años de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo"*. MÉXICO: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente – Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
- CAILLAUX ZAZZALI, J. (1988). Reflexiones a Propósito del Derecho Ambiental. En J. CAILLAUX ZAZZALI, *Reflexiones a Propósito del Derecho Ambiental*. Lima: THEMIS Nº 12.
- CAILLAUX ZAZZALI, J. (1988). REFLEXIONES A PROPOSITO DEL DERECHO AMBIENTAL. *THEMIS: REVISTA DE DERECHO*.(12).
- CANOSA USERA, R. (2000). "Constitución y Medio ambiente". En R. CANOSA USERA, *"Constitución y Medio ambiente"*. Madrid: Dykinson S.L.
- CANOSA USERA, R. (2000). CONSTITUCIÓN Y MEDIO AMBIENTE. En R. CANOSA USERA, *CONSTITUCIÓN Y MEDIO AMBIENTE*. Madrid: Dykinson S.L.
- CARO CORIA, D. C. (1999). "El derecho penal del ambiente – Delitos y técnicas de tipificación". En D. C. CARO CORIA, *"El derecho penal del ambiente – Delitos y técnicas de tipificación"*. Lima: Gráfica Horizonte S.A.
- CASAUX, G. (s.f.). "Derecho ambiental. Mecanismos preventivos y punitivos a la luz de las reformas a la Constitución introducidas en 1966". *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de la Republica Oriental del Uruguay*(12).
- CHIRA CABRERA, F. (2018). *Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo*. Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo, Ciencias empresariales, trujillo.
- CORILLOCLA TERBULLINO, P. G. (2006). *EL DERECHO FUNDAMENTAL DE GOZAR DE UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO COMO UN DERECHO SOCIAL E INDIVIDUAL: UNA PROPUESTA PARA GARANTIZAR SU EFICACIA*. LIMA.
- COVES BOTELLA, F. (s.f.). "MANUAL PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL EN ANDALUCIA". En F. COVES BOTELLA, *"MANUAL PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL EN ANDALUCIA"*. Garrigues Medio Ambiente S.A.

- D., G. D. (2010). MOVILIDAD SOSTENIBLE. DE LA TEORÍA A LA PRÁCTICA. En G. D. D., *MOVILIDAD SOSTENIBLE. DE LA TEORÍA A LA PRÁCTICA*. MANU ROBLES-ARANGIZ INSTITUTUA.
- Demetrio, L. R. (1998). LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AMBIENTAL. En L. R. Demetrio, *LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AMBIENTAL*. Madrid, España: CIVITAS.
- DROMI, R. (1995). DERECHO ADMINISTRATIVO. BUENOS AIRES, ARGENTINA.
- DUARTE B., S. M. (2012). PANORAMA ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. SOSTENIBILIDAD VERSUS FINANCIACIÓN. Creando nuevas oportunidades en un entorno de incertidumbre. En S. M. DUARTE B., *PANORAMA ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. SOSTENIBILIDAD VERSUS FINANCIACIÓN. Creando nuevas oportunidades en un entorno de incertidumbre*. BARCELONAA, ESPAÑA: Goord. Gil. A. XXVI.
- ECO INTEGRACION DE AMERICA LATINA. (2017). *INTEGRACION*(21).
- *EL TIEMPO*. (s.f.). Recuperado el 20 de Octubre de 2019, de *EL TIEMPO*: <https://eltiempo.pe/piura-frente-al-peligro-del-cambio-climatico/>
- FERNANDEZ SEGADO, F. (1994). "LA DOGMÁTICA DE LOS DERECHOS HUMANOS (a propósito de la Constitución Española de 1978)". En F. FERNANDEZ SEGADO, *"LA DOGMÁTICA DE LOS DERECHOS HUMANOS (a propósito de la Constitución Española de 1978)"*. Lima, Perú: Ediciones Jurídicas .
- FRANCISKOVIC, M. (1997). "Una Aproximación al contenido del Derecho Ambiental". *Revista del Foro: Colegio de Abogados de Lima*.
- HOMERO PRACEDES, J. (2018). *Bonos Ecoambientales como mecanismo para la disminución de la contaminación del aire causada por las empresas de transporte terrestre de Trujillo*. Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Derecho, TRUJILLO.
- IVAN, I. (1974). *ENERGY AND EQUITY*. BARCELONA, ESPAÑA: BARRAL EDITORES.
- JORDANO FRAGO, J. (1995). "La protección a un medio ambiente adecuado". En J. JORDANO FRAGO, *"La protección a un medio ambiente adecuado"*. Barcelona: J.M BOSCH Editores S.A.
- JOSÉ, C. (1981). DERECHO ADMINISTRATIVO. En C. JOSE, *DERECHO ADMINISTRATIVO* (pág. 19). Buenos Aires, ARGENTINA: Depalma.
- KRESALJA, B. (1999). "EL ROL DEL DEL ESTADO Y LA GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS". *Themis* 39, 39-95.
- LOPERENA ROTA, D. (1998). *LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AMBIENTAL*. Madrid: civitas.
- MECA QUEREVALU, M., & TEMOCHE QUEZADA, G. (2015). *El debido proceso en la Filiación Judicial de Paternidad Extrmatrimonial frente al Derecho de Identidad*. Tesis de Maestria , Universidad Nacional de Piura, Piura.
- MENDOZA ALEGRE, M. (s.f.). SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS ¿SERVICIO PÚBLICO? *CIRCULO DE DERECHO ADMINISTRATIVO.*, 492.

- PALACIOS FANTILLI, J. (31 de Mayo de 2019). *Monografías nacional*. Obtenido de Monografías nacional: <http://www.pj.gov.py/ebook/monografias/nacional/civil/Juan-M-Palacios-FResponsabilidad-civil-ambiental.pdf>
- POOLE FULLER, E. (2016). *RECTIFICANDO LAS FALLAS DEL MERCADO: BALANCE DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN EN LIMA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT) Y PROPUESTAS PARA SU PERFECCIONAMIENTO BAJO UN RÉGIMEN DE SERVICIO PÚBLICO*. Tesis para Optar el Título de Abogado., PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ , FACULTAD DE DERECHO , Lima.
- POOLE, E. (2016). *RECTIFICANDO LAS FALLAS DEL MERCADO: BALANCE DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN EN LIMA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT) Y PROPUESTAS PARA SU PERFECCIONAMIENTO BAJO UN RÉGIMEN DE SERVICIO PÚBLICO*. Tesis de Licenciatura, universidad catolica del Perú, facultad de derecho y ciencias politicas, LIMA.
- REBAZA MARTELL ALEJANDRO, CRUZ SANDOVAL GONZALO, MALDONADO PEREZ JENNIFER. (2016). *DEFINICIONES JURIDICAS*. 39- 652.
- REBAZA MARTELL, Alejandro; CRUZ SANDOVAL, Gonzalo y MALDONADO PEREZ, Jennifer. (2016). *DEFINICIONES JURIDICAS*. LIMA: FFECAAT.
- RUBIO CORREA, M. (2000). *Estudio de la Constitución Política de 1993*. Lima: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU.
- RUBIO CORREA, M. y. (1981). "Perú: Constitución y Sociedad Política". En M. y. RUBIO CORREA, *"Perú: Constitución y Sociedad Política"*. LIMA, PERÚ: CENTRO DE ESTUDIOS Y PROMOCION DEL DESARROLLO.
- RUIZ PEREDA, Dennis & VIZCONDE CIPRIANO, Harish. (2016). *Derecho a la Identidad como objeto de Protección de la Ley N°28457 que regula el proceso de Filiación Judicial de Paternidad Extramatrimonial*. Tesis para optar por titulo de abogado, UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRUJILLO, FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS, Trujillo.
- RUIZ RICO RUIZ, G. (2000). "El derecho constitucional al medio ambiente. Dimensión jurisdiccional". En G. RUIZ RICO RUIZ, *"El derecho constitucional al medio ambiente. Dimensión jurisdiccional"*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- RUIZ-RICO RUIZ, G. (2000). "EL DERECHO CONSTITUCIONAL AL MEDIO AMBIENTE, DIMENCIÓN JURISDICCIONAL". En G. RUIZ-RICO RUIZ, *"EL DERECHO CONSTITUCIONAL AL MEDIO AMBIENTE, DIMENCIÓN JURISDICCIONAL"*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- SANTAMARIA PASTOR, J. A. (2004). *PRINCIPIOS DEL DERECHO ADMINISTRATIVO GENERAL*. En J. A. SANTAMARIA PASTOR, *PRINCIPIOS DEL DERECHO ADMINISTRATIVO GENERAL* (1ª EDICIÓN ed., págs. 300-301). Madrid, España : Iustel.
- SAYAGUÉS LASO, E. (1974). *Tratado de Derecho Administrativo*. En E. SAYAGUÉS LASO, *Tratado de Derecho Administrativo*. (4a Edición ed., Vol. VOL I , pág. 58). MONTEVIDEO: TALLERES GRAFICOS BAREIRO Y RAMOS.
- TIMANÁ FOSSA, M. d. (2017). *NIVEL DEL RUIDO AMBIENTAL EN EL CERCADO DE LA CIUDAD DE PIURA*. TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE BIÓLOGO, UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA., BIOLOGÍA, PIURA.

- VALLS HERNANDEZ, S. A. (s.f.). Noción del Servicio Público en el Estado Social de Derecho. En S. A. VALLS HERNANDEZ, *Noción del Servicio Público en el Estado Social de Derecho*. (págs. 400-403). Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- VARSÍ ROSPIGLIOSI, E. (08 de agosto de 2017). *ALCANCES Y LIMITES DE LA LEY QUE MODIFICA EL PROCESO DE FILIACION EXTRAMATRIMONIAL*. Obtenido de sitio web Legis.pe.
- VILLARREAL CORDOVA, Z. J. (2017). *La Determinación de la Filiación Biológica, en la Maternidad Subrogada, en su variante Heteróloga*. (Tesis para obtener título de abogado), Universidad Nacional de Piura, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Piura.
- *wikipedia*. (s.f.). Obtenido de *wikipedia*: https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico
- *Wordreference.com*. (29 de junio de 2019). Obtenido de *Wordreference.com*: <https://www.wordreference.com/definicion/>

ANEXOS

ANEXO N° 1-A

Matriz Básica De Consistencia

Título del Proyecto: ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE REGLAS QUE CONTRIBUYAN AL MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE EN LA PROVINCIA DE PIURA.

Nombre del Tesista: PEDRO SOSA AQUINO.

	PREGUNTAS	HIPÓTESIS	OBJETIVO
General	¿La carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura incrementa la contaminación ambiental?	La carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura, si incrementaría la contaminación ambiental toda vez que al existir tal déficit en su regulación no permite cautelar y disminuir los niveles de contaminación ambiental y sus incidencias en la calidad de vida de su población.	Se analizó si existe la carencia de algunos mecanismos de regulación legal relacionados al servicio del transporte público a nivel de la Provincia de Piura que incrementan la contaminación ambiental.
Específica	¿Cuál es la situación ambiental y social generada por la falta de algunos mecanismos de regulación en el servicio de transporte público en la provincia de Piura?	Debido a que existe una agudización de la situación ambiental actual en la provincia de Piura por falta de mecanismos de control y regulación en su transporte público, sería posible incorporar criterios adecuados de asignación de responsabilidad por contaminar, así como nuevos tipos de energías no contaminantes y otras iniciativas biosostenibles.	Se determinó que hay una agudización de la situación ambiental actual generada por la falta de algunos mecanismos de regulación en el servicio Público del transporte en la provincia de Piura.

ANEXO N° 1-B
CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES								
AÑO	2019							
ACTIVIDADES	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
ETAPA DE ANÁLISIS - METODOLÓGICA								
ANÁLISIS PREVIO		X						
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA		X						
RECOPIACIÓN Y ORDENAMIENTO DE DATOS		X	X					
CLASIFICACIÓN DE DATOS		X	X					
ANÁLISIS CRÍTICO E INTERPRETATIVO		X	X					

ETAPA ELABORATIVA								
ANÁLISIS METÓDICO			X	X	X	X	X	
REDACCIÓN INICIAL			X					
PRESENTACIÓN DEL PROYECTO								
APROBACIÓN DEL PROYECTO				X				
INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN			X	X	X			
SEGUNDA REDACCIÓN					X			
PREPARACIÓN BIBLIOGRÁFICA, CITAS, ANEXOS.						X		
CORRECCIÓN E IMPRESIÓN DE LA TESIS							X	
SUSTENTACIÓN								X

PRESUPUESTO

Para la elaboración de la presente investigación, y su correspondiente ejecución se han proyectado los siguientes cuadros de recursos y presupuestos de gastos, los mismos que detallo a continuación.

➤ **Recursos:**

INVERSIÓN A LA INVESTIGACIÓN	S/. 5,850.00
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	INGRESOS PROPIOS

➤ **Gastos de Presupuesto:**

RUBRO	CONCEPTO	COSTO
BIENES	IMPRESORA EPSON	S/. 500.00
	CARTUCHOS Y TINTAS	S/. 250.00
	HOJAS A4 (SIMILARES)	S/. 100.00
	MATERIAL DIDÁCTICO	S/. 150.00
SERVICIOS	PASAJES Y VIATICOS	S/. 200.00
	SERVICIO DE COPIAS	S/. 100.00
	SERVICIO DE TIPEO	S/. 250.00
	SERVICIO DE EMPASTADO	S/. 200.00
	INTERNET E IMPRESIONES	S/. 300.00
ASESORAMIENTO		S/. 3800.00
	TOTAL	S/ 5850.00

APÉNDICES

- Ordenanza Provincial N° 257-00- CMPP, de fecha 03 de diciembre del año 2018 que aprueba el Plan de movilidad urbana sostenible.
- Ordenanza Provincial N° 92-00- CMPP de fecha 02 de mayo del año 2012, que aprueba el Plan Regulador de Rutas Urbanas e Interurbanas de Pasajeros para la ciudad de Piura.
- Ordenanza Provincial N° 242-00-CMPP de fecha 22 de junio del año 2018.
- Numeral 1.2. del artículo 81° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades:

El cual reconoce que las municipalidades provinciales son competentes para normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.

- Inciso a) numeral 1) del Artículo 17 de la ley 27181 Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas: a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.

- Artículo 11 del Reglamento Nacional de Administración de transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009.

Artículo 11: Competencia. De los gobiernos provinciales.

Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte.

- Artículo 120 del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Artículo 120.- Restricciones a la circulación por congestión vehicular o contaminación. La Autoridad competente, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación, puede prohibir o restringir la circulación de vehículos o tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas.

Autorizan publicación de proyecto de Decreto Supremo que aprueba “Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento”

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 250-2019-MINEM/DM

Lima, 28 de agosto de 2019

VISTOS: El Informe N° 026-2019-MINEM/DGEE del 02 de agosto de 2019 e Informe N° 757-2019-MINEM/OGAJ del 07 de agosto de 2019, emitidos por la Dirección General de Eficiencia Energética y la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Energía y Minas, respectivamente;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo con el numeral 22.2 del artículo 22 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los Ministerios diseñan, establecen, ejecutan y supervisan las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría de ellas; asimismo, los incisos a) y e) del numeral 23.1 del artículo 23 de la citada Ley establece que son funciones generales de los Ministerios el formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno;

Que, mediante el artículo 1 de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley N° 27345, se declara de interés nacional la promoción del uso eficiente de la energía para asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional, reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos;

Que, de conformidad con el numeral 6.4 del artículo 6 del Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley N° 27345, aprobado por Decreto Supremo N° 053-2007-EM, el Ministerio de Energía y Minas en coordinación con los sectores correspondientes impulsa el uso eficiente de la energía en el Sector Transporte;

Que, mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE, el Perú ratifica el Acuerdo de París;

Que, el numeral 6.2 del artículo 6 del Decreto Supremo N° 031-2007-EM y sus modificatorias establece entre las funciones rectoras del Ministerio de Energía y Minas la de dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas;

Que, de conformidad con el artículo 88 de la norma citada en el considerando precedente, la Dirección General de Eficiencia Energética es el órgano encargado de proponer y evaluar la política de eficiencia energética y las energías renovables no convencionales, promover la formación de una cultura de uso racional y eficiente de la energía, así como, de conducir la planificación energética;

Que, en atención de los dispositivos antes citados, resulta necesaria la aprobación de un cuerpo normativo para facilitar el desarrollo de vehículos de transporte terrestre energéticamente más

eficientes, lo que su vez derive en un menor impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en el sector transporte;

Que, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas de carácter general, aprobado mediante Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial El Peruano, en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio;

Que, mediante los Informes de Vistos, se sustenta la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de abastecimiento, para la recepción de comentarios y sugerencias por parte de los interesados, por un periodo de quince (15) días hábiles;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas; el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS; el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas, aprobado por Decreto Supremo N° 031-2007-EM y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Publicación de proyecto normativo

Autorizar la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba “Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento” y su Exposición de Motivos, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 2.- Remisión de aportes

Establecer que los interesados remitan por escrito sus opiniones y sugerencias a la Dirección General de Eficiencia Energética del Ministerio de Energía y Minas, sito en avenida De Las Artes Sur N° 260, distrito de San Borja, provincia y departamento de Lima, o vía internet a la siguiente dirección de correo electrónico: srodriguez@minem.gob.pe. El registro de las opiniones y sugerencias recibidas en medio físico o electrónico, está a cargo de Sergio Christian Rodríguez Figueroa, profesional de la Dirección General de Eficiencia Energética del Ministerio de Energía y Minas.

Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial El Peruano y del proyecto de Decreto Supremo “Disposiciones para facilitar el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de Abastecimiento” y su Exposición de Motivos, en el portal institucional del Ministerio de Energía y Minas (www.minem.gob.pe) el mismo día de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FRANCISCO ÍSMODES MEZZANO

Ministro de Energía y Minas

1802462-1